II. Vermischtes.

Entwürfe zu einem

deutschen Flussschifffahrts-Gesetze

und zu einem

Reichsgesetze über die Aufhebung der Flusszölle und die Ausgleichung für dieselbe

nebst Motiven.

Aus den Acten des Reichshandelsministeriums der provisorischen Centralgewalt.

Einleitung.

Die Ordnung des deutschen Flussschifffahrts-, insbesondere des Flusszoll-Wesens im Sinne der Einheit Deutschlands und der Freiheit des deutschen Verkehrs ist im J. 1848 bei der verfassunggebenden Reichsversammlung zu Frankfurt a/M. sehr frühe in Anregung gebracht, im Verfassungs- und im volkswirthschaftlichen Ausschusse derselben mit vorzüglicher Aufmerksamkeit behandelt, in der Paulskirche mit Lebhaftigkeit berathen worden. Der deutsche Handels- und Schifferstand hat sie mit regem Interesse verfolgt, die deutschen Regierungen haben an den Verhandlungen über dieselbe thätigen Antheil genommen, und von den westlichen Nachbarstaaten konnte besonders Holland nicht umhin ihr besondere Beachtung zu widmen. Endlich bildet sie einen der wenigen Gegenstände, welche es dem Reichshandelsminister Duckwitz unter den vielen und umfassenden Arbeiten, die er begonnen hatte, soweit zu führen vergönnt war, dass die vorbereitende Thätigkeit des Handelsdepartements als in der Hauptsache geschlossen betrachtet werden konnte.

Die Ergebnisse dieser Thätigkeit der Oeffentlichkeit zu überliefern, ist der nächste Zweck unserer Mittheilung. Zur Einleitung in dieselbe wird es genügen, den äusseren Gang der Verhandlungen beim Parlamente unter Verweisung auf die meist gedruckten und zugänglichen Berichte über diese

in kurzer Zusammenstellung zu verfolgen; woran sich die nöthige Erwähnung des Antheils des Handels- und Schifferstandes und der Regierungen, so wie der Arbeiten des Reichshandelsministeriums anschliessen wird. Auf den Inhalt der Sache einzugehen ist nicht die Absicht dieses Vorworts.

Schon in der 2. Sitzung der Reichsversammlung vom 19. Mai reichte der Abg. Moriz Mohl einen ausführlich begründeten Antrag auf Ordnung deutscher Flussschifffahrtsverhältnisse und Aufhebung der Flusszölle auf den mehrere deutsche Staaten durchfliessenden Strömen für deutsche Schifffahrt und deutschen Handel ein. Verhandlungen der deutschen verfassunggebenden Reichsversammlung zu Frankfurt a/M. Off.Ausg. v. Hassler. V, 1. Ein ähnlicher Antrag der Abg. der Stadt Hamburg: Heckscher, Ross und Merck, der jedoch die ausdrückliche Beschränkung der Aufhebung der Flusszölle auf die gemeinsamen Ströme nicht enthält, folgte in der 5. Sitzung v. 24. Mai, unterstützt durch eine Petition von Handelsvorständen und Schifffahrtsinnungen aus 32 deutschen Städten in verschiedenen Flussgebieten. Verh. V, 39. Neben diesen Hauptanträgen beziehen sich auf denselben Gegenstand ein Antrag von Joseph und Schaffrath — 11. Sitz. v. 4. Juni; Verh. V, 94 —, und einer von Rössler aus Wien und 10 andern böhmischen Abg. — 60. Sitz. v. 12. Aug.; Verh. V, 229. Auch gehört hieher noch der Antrag, den v. Reden und Genossen in der 23. Sitz. v. 24. Juni in Beziehung auf die schleswig-holsteinischen und lauenburgischen Wasserstrassen einbrachten. Verh. V, 174.

Alle diese Anträge, mit Ausnahme des letzten, zugleich die schleswig-holsteinische Angelegenheit betreffenden, der überhaupt ohne Wirkung blieb, wurden an den volkswirthschaftlichen Ausschuss gewiesen. Das Gleiche geschah mit einer bedeutenden Anzahl von Petitionen — ausser jener der 32 Städte —, welche besonders vom Schifferstande des Rheins ausgingen, aber auch von andern Flüssen, wie von der Elbe, Weser und Ems, kamen [1]. Auch

---

1) Die meisten Petitionen der rheinischen Schiffer haben das Verhältniss der Segelschifffahrt zur Schleppdampfschifffarth zu ihrem Hauptgegenstande und berühren die Flusszölle nur nebenher. Jenes Verhältniss ist in der Nat.-Vers. und beim Ministerium gesondert von der übrigen Flussschifffahrts- und der Flusszollangelegenheit behandelt worden. Vgl. Verh. II, 265; I, 525. Sten. Bericht über die Verh. der deutschen constit. Nat.-Vers. V, 3780, 3784, wo auch über die betreffende Thätigkeit des Ministeriums berichtet wird. Für die Segelschiffer des Rheins sprechen namentl. folgende Druckschriften: Petition des Filial-Comité's der rhein. Segelschiffer vom 18. Mai 1848 mit den Unterschriften aus 45 Ortschaften; ohne diese gedr. in 8; — Denkschrift über die Segelschifffahrts-Verhältnisse gegenüber den Actien-Rhedereien und Dampfschifffahrts-Gesellschaften. Köln, Selbstverlag des Central-Ausschusses (der Segelschifffahrtsangelegenheit, Mai 1848) 4., meist Petitionen und Beschwerdeschriften enthaltend. — Darstellung der Lage der Segelschifffahrt auf dem Rheine und der zur Hebung derselben nothwendigen Maassregeln. Wesel, gedr. bei Johann Bagel. 8: vom Comité des Schiffervereins des Kreises Rees im Juli 1848 herausgegebene Aufstellung der Rheinschiffer und der Zahl und Ladungsfähigkeit ihrer Schiffe. — Betrachtung über die Rheinschifffahrt u. s. w.; insbesondere ihre dermalige Verwaltung und das rechtswidrige Verhältniss der Segelschifffahrt zur Dampfschifffahrt betr. Mainz, Druck v. J. Wirth. s. a. 8. — Darstellung der wahren Verhältnisse der Segelschifffahrt. Mainz, im Oct. 1848. kl. 4, als Gegenschrift gegen die einzige für die und von den rhein. Dampf-Schleppschifffahrtsunternehmungen (im Sept. 1848) herausgegebene Schrift: das

ein Antrag der bayrischen Regierung, übergeben durch den Abg. v. Closen, gelangte an den Ausschuss. Dieser nahm alsbald in einer doppelten Richtung die Flussschiffahrts- und Flusszollsachen in Angriff: in allgemeinerer Weise hinsichtlich der in die Reichsverfassung aufzunehmenden Bestimmungen über die Flussschiffahrt überhaupt, sodann in der besonderen Absicht durch ein bald einzubringendes Gesetz die Flusszölle zu beseitigen.

Der Entwurf dieses Gesetzes wurde am 4. Sept. durch den Abg. Francke als Berichterstatter in die Versammlung gebracht, ehe dieselbe bei der Berathung der betreffenden Paragraphen der Reichsverfassung angelangt war. Er bestand aus 7 §§.; es war darin enthalten, dass das Gesetz am 1. Januar 1849 in Wirksamkeit treten sollte. Ihm waren beigegeben ein Sondergutachten, das einen andern Gesetzesentwurf in 6 §§. demjenigen des Ausschusses entgegenstellte und 3 Minoritätserachten, von welchen das am stärksten unterstützte auf Verwerfung des Entwurfs antrug und zu beschliessen rieth: dass sobald die das Flusszollwesen betreffenden Bestimmungen der Verfassung beschlossen und publicirt sein werden, die Centralgewalt einen Gesetzesentwurf zur Ausführung dieser Verfassungsbestimmungen für die Reichsgesetzgebung vorzubereiten habe. Verh. II, 229. Stenographischer Bericht über die Verh. der deutschen constit. Nat.-Vers., herausg. v. Wigard. V, 3755. Vorher war der Entwurf den Regierungs-Commissarien, die zunächst zur Berathung des volkswirthschaftlichen Ausschusses in der Grenzzollangelegenheit nach Frankfurt gekommen waren, zur gutächtlichen Aeusserung mitgetheilt worden, welche dieselben in der Sitzung des Ausschusses vom 21. Aug. und an folgenden Tagen theils mündlich, theils schriftlich abgegeben hatten. Von den Commissarien von Oesterreich, Preussen, Hannover, Sachsen, Hessen-Cassel und Darmstadt, Mecklenburg, Oldenburg, Nassau, Braunschweig, Lauenburg, und den vier freien Städten ward es für unthunlich erklärt ein Reichsgesetz über die Flussschifffahrt vor Vollendung der Reichsverfassung und vor Regelung der übrigen Zoll- und Handelsverhältnisse Deutschlands zu erlassen, auch hatten diese sich zu gemeinsamen Bemerkungen über den Gesetzesentwurf geeinigt, obwohl von österreich., preussischer, hannöverischer, grhz. hessischer, nassauischer und lübeck-hamburgischer Seite besondere Anlagen dem Gesammtgutachten beigegeben wurden. Die Commissäre von Württemberg, Baden, Schleswig-Holstein und Hamburg schlossen jener Erklärung sich nicht an, die von Württemberg und Baden wichen auch von den gemeinsamen Bemerkungen in gemeinschaftlichen Sondergutachten wesent-

---

wahre Verhältniss der rhein. Dampf-Schlepp-Schifffahrt und der Segelschiffer. Frankf. a.M. Druck v. Krebs u. Schmitt. 1848. gr. 4. — — Auch die Beschwerde der Ulmer Dampfschifffahrts-Gesellschaft gegen gewaltsame Eingriffe in ihr Schifffahrtsrecht auf der Donau war eine Sache für sich. Verh. II, 120; I, 190. Sten. Ber. II, 1532. Das Reichshandelsminist. hat über dieselbe mit Oesterreich, Bayern und Württemberg ohne Erfolg verhandelt. — — Für sich stehen auch die Bemühungen des Freiherrn L. v. Forgatsch namentl. in Beziehung auf Schiffbarkeit der Donau, bei Mitglied. der Nat.-Vers. (durch die an sie vertheilte Schrift: Die schiffbare Donau von Ulm bis in das schwarze Meer. Frankfurt, Druck v. Osterrieth, 8.) und bei den Reichsministerien.

lich ab. Protocoll des volkswirthsch. Ausschusses vom 21. Aug. nebst Beilagen: 79 lithographirte Seiten in fol.; im Auszug: Verh. II, 232. Sten. Ber. V, 3758. Bei der durchgreifenden Meinungsverschiedenheit der Mehrheit des Ausschusses und der Commissäre beschränkte sich die Beachtung der Bemerkungen der letzteren in dem der Nat.-Vers. vorgelegten Entwurfe darauf, dass in §. 3 dem Satze: die Erhaltung und Verbesserung des Fahrwassers der bezeichneten (gemeinsamen) Flüsse liegt dem Reiche ob, — die Worte „so wie des Leinpfads" eingeschoben und der §. 5 neu aufgenommen wurden. Verh. II, 234, 235.

Es gelang nicht, dieses Gesetz in der Versammlung vor der ersten Lesung der einschlagenden Verfassungsbestimmungen, die am 16. Nov. begann, zur Verhandlung zu bringen. Für diese Bestimmungen hatten beide Ausschüsse eine vorbereitende Thätigkeit geübt. Anknüpfend an den durch die Flugblätter aus der deutschen Nat.-Vers., Extrablatt Nr. 1 vom 18. Juli bekannt gewordenen, von Beseler, Dahlmann und Mittermaier entworfenen Leitfaden für die Verhandlungen des Verfassungs-Ausschusses, — §. 13 (Eisenbahnen), §. 14 (Flussschifffahrt und Wasserzölle), §. 16 (Postwesen) — übergab demselben der volkswirthschaftliche Ausschuss am 5. Aug. — also vor der oben erwähnten Conferenz mit den Regierungs-Commissarien — seine Anträge hinsichtlich der Gewalt des Reiches in Beziehung auf Verkehrswege und Verkehrsmittel. Die Motive und mehrere Minoritätserachten, wovon sich eines auf die Flusszölle bezieht, indem es deren Aufhebung aus der Reichsverfassung gestrichen und die Frage über dieselbe der Gesetzgebung überlassen sehen will, folgten nach. Verhandlungen des Verf.-Aussch., herausgegeben v. J. G. Droysen. I, 392, 393, 403. Am 26. Aug. begann der Verf.-Ausschuss die betreffenden Fragen zu erörtern; in seinen vier folgenden Sitzungen, am 29—31. Aug. fuhr er unter Zuziehung des Reichshandelsministers Duckwitz als Sachverständigen, der dem Ausschusse schon unter dem 15. dess. Monats eine kurze Denkschrift über den Gegenstand eingereicht hatte, in diesen Vorberathungen fort. Nachdem hierauf am 19. Oct. in der 99. Sitzung der ganze Bericht des Verf.-Ausschusses über das Reich und die Reichsgewalt, wovon Art. V, §. 25—28 und Art. VI, §. 32 hieher gehören, — Sten. Ber. IV, 2719, 2731, 2733, 2740, 2745; Verh. II, 446, 448, 456, 462 — einschliesslich der Minoritätserachten und Motive in die Hände der Versammlung gekommen, reichte in der 107. Sitzung vom 2. Nov. auch der volkswirthsch. Ausschuss die Gesammtheit seiner Verbesserungsanträge zu dem Entwurfe des Verfassungs-Ausschusses über die Reichsgewalt, insbesondere zu den §§. 25, 26 u. 28 nebst Motiven ein. Sten. Ber. V, 3329; Verh. II, 520.

Am 16, 17 u. 18. Nov. verhandelte und beschloss die Reichsversammlung in ihrer 116—118. Sitz. über die Paragraphen 25—28 u. 32 in erster Lesung. Ihr lagen dabei ausser den erwähnten Ausschussberichten und einer Reihe von Anträgen einzelner Abgeordneten — Verh. I, 438, 466; Sten. Ber. V, 3329 — mehrere neue Eingaben vor, welche süddeutsche und rheinische

Handelskammern, der Handelstand von Neuss und die Gemeindebehörden von Köln in den letzten Wochen und Tagen noch einzureichen sich beeilt hatten. Sten. Ber. V, 3331. Verh. I, 462. Hiezu kamen noch verschiedene Denkschriften, welche den Mitgliedern der Versammlung die fragliche Angelegenheit seit längerer oder kürzerer Zeit in dieser oder jener Richtung an's Herz zu legen bestrebt waren, namentlich: eine schon durch den Verfassungsentwurf der Siebzehner hervorgerufene, vom volkswirthschaftlichen Ausschuss als MS. im Juli nochmals gedruckte Abhandlung vom Wasserbaudirector Hübbe in Hamburg: Des deutschen Volkes Ströme. 4; — ein im Monat August geschriebenes Heft: über gemeinsame materielle Interessen im deutschen Bundesstaate, insbesondere bei Abgaben vom Verkehr und Verkehrmitteln. Frankf. a/M. Druck v. Krebs-Schmitt. 8; — im Namen der Frankfurter Handelskammer: J. Rigaud's (den Niederlanden das Wort führende) Betrachtungen über den rheinischen Schifffahrtsverkehr und das preuss. Eisenbahnnetz, mit Rücksicht auf den Bericht des volkswirthsch. Ausschusses: die Flusszölle (d. h. das Gesetz über deren Aufhebung) betreffend. Frankf. a/M. (im Oct.) gedr. bei Krebs-Schmitt. 4; — ebenfalls vom Oct. datirt eine halbofficielle Denkschrift über die Bestimmungen, welche rücksichtlich der schiffbaren Flüsse und Wasserstrassen im deutschen Reiche zu treffen sein werden, in spezieller Anwendung auf die Verhältnisse Preussens. 4; — ein Schriftchen über Flusszölle, Wasserwegegelder, Chausseegelder und Durchgangszölle in besonderer Beziehung auf §. 26 des Entwurfs zu dem Reichsgrundgesetz. Frankf. a/M. Druck v. Horstmann. 8; — endlich eine Ansprache der Abg. aus Hannover an ihre Collegen (vom Nov.), unter dem Titel: die hannoverschen Zölle der Elbe, Weser und Ems. Als MS. gedr. bei Horstmann 8.

Die Gestalt, welche die mehrgenannten Verfassungsparagraphen bei der ersten Lesung erhielten, findet sich mit derjenigen des Entwurfs des Verfassungs-Ausschusses zur zweiten Lesung zusammengestellt in den Verh. IV, 28 und dem Sten. Ber. VIII, 5749.

In die Zwischenzeit zwischen der ersten und zweiten Lesung dieser Verfassungsbestimmungen fällt ausser der Berathung über das vom volkswirthschaftlichen Ausschuss früher eingebrachte Gesetz auch die hauptsächliche Thätigkeit der Einzelregierungen und der Centralgewalt in Bezug auf das Flussschiffahrts- und Flusszollwesen.

Die Verhandlung über den Gesetzesentwurf des volkswirthschaftlichen Ausschusses und über die dazu gestellten Anträge — Verh. V, 288; Sten. Ber. V, 3755 — fand in der 127. Sitzung der Versammlung am 2. December statt. Der Berichterstatter erwähnte zu Ergänzung des älteren Berichtes mehrerer neuer Eingaben von Schiffern und Kaufmannschaften aus den verschiedensten Theilen Deutschlands in Nord und Süd, namentlich einer neuen Petition der Dampfboot-Actiengesellschaft zu Lindau über die Belastung der Rheinstrecke von Constanz bis Schaffhausen; sodann des Umstandes, dass der niederländische Gesandte die Ansicht seiner Regierung mitgetheilt habe. Sten. Ber. V, 3764; vgl. IV, 2618. Nach einer sehr kurzen allgemeinen

Debatte, deren Abkürzung durch die Mehrheit der darauf folgende Beschluss erklärt, wurde der Antrag von Fallati und Koch angenommen: dass die Centralgewalt aufgefordert werde, die zu Aufhebung der Belastung der deutschen Flüsse, so wie zu Sicherung der Erhaltung und Verbesserung der Wasserstrassen in Deutschland (welche Sicherung namentlich in dem Entwurfe des Ausschusses vermisst ward) erforderlichen Gesetzesentwürfe in möglichst kurzer Zeit vorzulegen. Das heftige Verlangen, nach Annahme dieses Antrags noch über einen Zusatz-Antrag, also lautend: „so dass die Freiheit von den Flusszöllen mit dem 1. März 1849 ins Leben treten könne" abzustimmen, ward von der Mehrheit abgelehnt. Verh. I, 524 [1]).

Das Reichsministerium des Handels schritt nun unverzüglich zur Ausarbeitung der ihm aufgetragenen Gesetzesentwürfe, wozu seit dem October, namentlich auch durch Berathung mit den Beauftragten der Regierungen in Handelssachen Vorbereitungen getroffen waren. Ein praktischer Kenner der Flussschifffahrtsverhältnisse, besonders des Rheines, war schon früher in der Person des Hafencommissärs Rennen aus Cöln im Ministerium angestellt worden. Nun wurde ein weiterer Verwaltungsbeamter, der Ober-Steuerdirector Klenze aus Hannover, mit den Elb- und Weserverhältnissen genau vertraut, und die drei namhaften Wasserbautechniker: Oberbaurath Hagen aus Berlin, Wasserbau-Director Hübbe aus Hamburg und Oberbaurath Lange aus Cassel nach Frankfurt berufen, um mit dem Minister Duckwitz, dem Unterstaatssecretär Fallati und dem Ministerialrath Rennen die fraglichen Gesetze commissarisch zu entwerfen. Der Minister und der Unterstaatssecretär theilten sich in den Vorsitz; bei der Entwerfung des Flussschifffahrtsgesetzes war die ganze Commission thätig; die Instructionen der Reichsbaumeister und Reichsschifffahrts-Inspectoren waren hauptsächlich den Technikern zu überlassen, welche dagegen an der Berathung des Gesetzes über die Aufhebung der Flusszölle keinen Theil nahmen. Die vorbereitenden Arbeiten, insbesondere auch die Herbeischaffung der nothwendigen statistischen Nachrichten von den Regierungen, und schliesslich die Abfassung der Motive wurden von Hrn. Rennen besorgt. Und als der 1. März kam, konnte zwar nicht die Freiheit von den Flusszöllen ins Leben treten, wie die Minderheit vom 2. Decbr. gewollt hatte, wohl aber konnten die beiden Gesetzesentwürfe den Mitgliedern des Verfassungs- und des volkswirthschaftlichen Ausschusses, den Bevollmächtigten und den für die Zollangelegenheit nach Frankfurt gesendeten Beauftragten der Regierungen als Manuscript gedruckt zur vorläufigen Kenntnissnahme mitgetheilt, und es konnte dem Publikum von ihren Hauptbestimmungen öffentliche Kunde gegeben werden. Ober-Post-Amts-Zeitung vom 7. März 1849. In dem Begleitschreiben an den Vorsitzenden des volkswirthschaftlichen Ausschusses spricht sich der Minister bei dieser Gelegenheit unter Anderem dahin aus: dass, wenn er die Ausarbeitung der Entwürfe nicht bis nach der zweiten Lesung verschoben habe, diess von ihm

1) Sten. Ber. V, 3777, 3778 steht irrthümlich 1. Mai statt 1. März.

in dem Wunsche, die Sache möglichst zu fördern, und in der Voraussetzung — welche sich später bewahrheitet hat — geschehen sei, dass die Reichsversammlung bei der zweiten Lesung den Standpunkt des Bundesstaates nicht verlassen und somit an die Stelle der früher beschlossenen Grundlagen der deutschen Flussschifffahrtsverhältnisse nicht so gänzlich veränderte setzen werde, dass es als nutzlos erscheinen könnte, Gesetzesentwürfe auf jene Grundlage zu bauen. O.-P.-A.-Zeitung a. a. O. Die Instructionen für die Reichsbaumeister und Schifffahrts-Inspectoren wurden denjenigen Bevollmächtigten, welche sie zu erhalten wünschten, ebenfalls mitgetheilt.

Neben dieser gesetzgeberischen Thätigkeit des Ministers ging eine diplomatische her, indem er in Form eines vollständig ausgearbeiteten Vertragsentwurfs von 26 Art. dem niederländ. Gesandten mittheilte, was deutscherseits von den Niederlanden für die in Aussicht stehende grosse Begünstigung ihres Handels nach dem Innern Deutschlands durch Beseitigung der Rheinzölle verlangt werden müsste, um eine wirklich freie Rheinschifffahrt ins Leben zu rufen.

Unterdessen waren die Bevollmächtigten der Einzelstaaten von dem Präsidenten des Reichsministeriums, Heinrich v. Gagern, am 28. Januar 1849 eingeladen worden, Erklärungen ihrer Regierungen über die in erster Lesung beschlossenen Reichsverfassung beizubringen. In diesen Erklärungen werden Flussschifffahrts- und Flusszollparagraphen in verschiedenem Sinne berührt: durch die Collectivnote Preussens und der 29 Regierungen von Baden, den 3 Hessen, Schleswig-Holstein, Luxemburg, Braunschweig, beiden Mecklenburg, Nassau, Sachsen-Coburg-Gotha, S. Meiningen, S. Altenburg, Oldenburg, den 3 anhaltischen Ländern, den beiden Hohenzollern, den beiden Reussischen Linien, den beiden Schwarzburg, von Waldeck, Schaumburg-Lippe, Lippe und drei freien Städten: Lübeck, Bremen und Hamburg, Verh. II, 955, 974; und durch die Separat-Erklärungen Badens, 978, 980, Hessen-Darmstadts, 982, Bremens und Hamburgs, 984, Nassaus, 986, Sachsens, 989, Sachsen Weimars, 994, Bayerns, 1005, Württembergs, 1018, und Hannovers, 1031. Sehr bedeutenden Einfluss auf den Inhalt dieser Erklärungen hat eine nach der ersten Lesung der Verfassung erschienene Denkschrift der hannöverischen Regierung geübt, welche den Titel trägt: Bemerkungen gegen die Beschlüsse der deutschen Reichsversammlung über Flüsse, Canäle und Seeen und über Eisenbahnen. 8. Inwiefern der Verfassungsausschuss die von den Regierungen ausgesprochenen Ansichten beachten zu dürfen glaubte, erhellt aus dessen Vorlage für die zweite Lesung der deutschen Reichsverfassung, insbesondere aus den Motiven zu den betreffenden Paragraphen, welche auch den Inhalt jener Erklärungen im Auszuge enthalten. Verh. IV, 28, 68; Sten. Ber. VIII, 5749, 5781. Dass die schon bei der ersten Lesung angeknüpfte Verbindung des Handelsministeriums und des Verfassungs-Ausschusses, nachdem nun das erstere bei der Bearbeitung seiner Gesetzesentwürfe besonderen Anlass gehabt hatte, den Gegenstand tiefer kennen zu lernen, bei den Vorbereitungen der letzteren zur zweiten Lesung um so mehr wieder aufgenommen wurde, braucht kaum bemerkt zu werden.

Zu dieser zweiten Lesung ohne Discussion kam es in der Reichsversammlung in der 193. Sitzung, am 24. März. Die neuen Vorschläge des Ausschusses zu den §§. 25—28 und 32 der ersten Lesung (von welchen der letzte im Entwurf zur zweiten Lesung §. 33 hiess) wurden unter Verwerfung der Minderheitsanträge des Verfassungs-Ausschusses und der wenigen Anträge einzelner Abgeordneten, sämmtlich angenommen, Verh. III, 68; Sten. Ber. VIII, 5980. In der Reichsverfassung vom 28. März stehen sie daher unverändert, nur mit andern Nummern, als §. 24—27 und 32. Verh. IV, 108.

Der Nationalversammlung wurden noch am 19. April zwei besondere Berichte des volkswirthschaftlichen Ausschusses (Berichterstatter v. Reden) über 10 neuerdings eingelaufene Eingaben, die auf die Verhältnisse der Weser sich bezogen, und über ein Gesuch der Vorsteher der Saalflosscommune zu Kahla in S. Altenburg, die Ueberlastung der Saaleflossfahrt durch Abgaben betreffend, mit dem Antrage — den die Versammlung annahm, — erstattet, alle diese Gesuche dem Reichshandelsministerium zur Benutzung bei dem von ihm zu entwerfenden Gesetze zu überweisen. Verh. IV, 183, 185; III, 155. Sten. Ber. IX, 6381. 6382.

Im Reichsministerium des Handels aber wurden die beiden vorläufig entworfenen Gesetze nach Maassgabe der nun vollendeten Verfassung umgearbeitet und nebst den Motiven — an welchen für den Abdruck in der Zeitschrift nur einige Kürzungen vorgenommen worden sind — in die Form gebracht, in welcher sie hier mitgetheilt werden. In dieser Form sind die Gesetzesentwürfe selbst, ausserhalb des genannten Ministeriums, nur wenigen Personen bekannt geworden. Die Motive, deren Mittheilung an die Regierungen bis nach der zweiten Lesung ausgesetzt blieb, werden auch den Regierungen, welchen die auf die erste Lesung gebauten Entwürfe früher mitgetheilt worden, grösstentheils noch unbekannt sein. Denn die Arbeit der Revision war in schwer bedrängten Tagen kaum vollendet, als der definitive Rücktritt des Ministeriums Gagern, die Vereitelung der Durchführung der Reichsverfassung, der Untergang der Nationalversammlung jeder gesetzgeberischen Thätigkeit der hinsiechenden Centralgewalt allen Boden entriss. Noch ist keine Gewalt wieder gegründet, welche in die gesetzgeberische Hinterlassenschaft der Centralgewalt eintreten könnte, allein es hat nicht bloss die jetzt in Erfurt angenommene Verfassung für das deutsche Reich, welche Preussen, Hannover und Sachsen der Nation am 26. Mai darboten, zum grossen Theile die Sätze der Reichsverfassung vom 28. März über Flussschifffahrt und Flusszölle, welche den beiden Gesetzesentwürfen zu Grunde liegen, wieder aufgenommen [1]), sondern es ist — was auch das Schicksal des preussisch-deutschen Bundesstaates sein mag — diese Angelegenheit so sehr eine gemeinsame für ganz Deutschland, dass jede künftige Centralgewalt unseres Vaterlandes gedrängt werden wird, sich aufs Neue mit ihr zu befassen und dabei die Arbeiten der Jahre 1848 und 1849 um so weniger wird ausser

1) Der Entwurf der Verfassung des deutschen Reichs vom 26. Mai 1849 lautet in seinem entsprechenden Theile:

Acht lassen dürfen, als dieselben gerade auf diesem Gebiete, obwohl sie auch hier den Einfluss der Zeitverhältnisse nicht verläugnen, den Charakter einer grösseren Gründlichkeit und Reife, einer vielseitigeren Erwägung in Anspruch nehmen können, als diess von manchen andern Kreisen der Frankfurter Thätigkeit gerühmt werden kann.

Als Grundlage beider Gesetzesentwürfe rücken wir hier ein:

Verfassung des deutschen Reichs
vom 28. März 1849.

Abschnitt II.
Artikel V.

§. 24.

Die Reichsgewalt hat das Recht der Gesetzgebung und die Oberaufsicht über die in ihrem schiffbaren Lauf mehrere Staaten durchströ-

---

Art. V. §. 24. „Die Reichsgewalt allein hat die Gesetzgebung über den Schifffahrtsbetrieb und über die Flösserei auf denjenigen Flüssen, Kanälen und Seen, welche mehrere deutsche Staaten im schiffbaren oder flössbaren Zustande durchströmen oder begrenzen. Sie überwacht die Ausführung der darüber erlassenen Gesetze. Sie hat die Oberaufsicht über die eben bezeichneten Wasserstrassen und über die Mündungen der in dieselben sich ergiessenden Nebenflüsse."

„Es steht ihr zu, im Interesse des allgemeinen deutschen Verkehrs die einzelnen Staaten zur gehörigen Erhaltung und Verbesserung der Schiffbarkeit jener Wasserstrassen und Flussmündungen anzuhalten. Die Wahl der Verbesserungsmaassregeln und deren Ausführung verbleibt den einzelnen Staaten. Ueber die Aufbringung der erforderlichen Mittel ist nach Maassgabe der reichsgesetzlichen Bestimmung zu entscheiden. Alle übrigen Flüsse, Kanäle und Seen bleiben der Fürsorge der einzelnen Staaten überlassen."

Dieser §. entspricht mit geringer Veränderung der Fassung der Collectivnote der 30 Regierungen, welche ihrerseits der hannöverischen Denkschrift fast unverändert entnommen ist. Verh. II, 974; IV, 29.

§. 25 ist wörtlich gleichlautend mit dem §. 25 der Frankfurter Reichsverfassung.

In §. 26 ist am Ende des ersten Absatzes die Bestimmung: „Sie unterliegen der Genehmigung der Reichsgewalt" gestrichen.

§. 27 ist wieder gleichlautend.

Art. VI, §. 32 heisst: „Der Reichsgewalt steht das Recht zu, zum Schutze des Reiches oder im Interesse des allgemeinen deutschen Verkehrs zu verfügen, dass aus Reichsmitteln Landstrassen und Kanäle angelegt, Flüsse schiffbar gemacht oder in ihrer Schiffbarkeit erweitert werden. Die Anordnung der dazu erforderlichen wasserbaulichen Werke erfolgt nach vorgängiger Verständigung mit den betheiligten einzelnen Staaten; diesen bleibt die Ausführung und auf Reichskosten die Unterhaltung der neuen Anlagen überlassen."

Auch dieser §. ist der Collectivnote, in deren erstem Theile von §. 32, unverändert entnommen.

Ueber diese Abänderungen und die entsprechenden Sätze der Frankfurter Verfassung selbst verbreitet sich kritisch. (A. Duckwitz) Zur Revision des Verfassungsentwurfs vom 26. Mai 1849. Bremen, (zu Ende Octobers) 1849. 8. In Erfurt sind die §§. des Berliner Entwurfs in Anbetracht der allgemeinen Lage des Verfassungswerkes im Volkshause unbeanstandet geblieben, im Staatenhause ist ein Amendement von Duckwitz und Hesse zu §. 25 abgelehnt worden. Deutsche Zeitung vom 13., 17. und 20. April 1850, in den Beilagen.

menden oder begrenzenden Flüsse und Seen und über die Mündungen der in dieselben fallenden Nebenflüsse, so wie über den Schifffahrtsbetrieb und die Flösserei auf denselben.

Auf welche Weise die Schiffbarkeit dieser Flüsse erhalten oder verbessert werden soll, bestimmt ein Reichsgesetz.

Die übrigen Wasserstrassen bleiben der Fürsorge der Einzelstaaten überlassen. Doch steht es der Reichsgewalt zu, wenn sie es im Interesse des allgemeinen Verkehrs für nothwendig erachtet, allgemeine Bestimmungen über den Schifffahrtsbetrieb und die Flösserei auf denselben zu erlassen, so wie einzelne Flüsse unter derselben Voraussetzung den oben erwähnten gemeinsamen Flüssen gleich zu stellen.

Die Reichsgewalt ist befugt, die Einzelstaaten zu gehöriger Erhaltung der Schiffbarkeit dieser Wasserstrassen anzuhalten.

§. 25.

Alle deutschen Flüsse sollen für deutsche Schifffahrt von Flusszöllen frei sein. Auch die Flösserei soll auf schiffbaren Flussstrecken solchen Abgaben nicht unterliegen. Das Nähere bestimmt ein Reichsgesetz.

Bei den mehrere Staaten durchströmenden oder begrenzenden Flüssen tritt für die Aufhebung dieser Flusszölle eine billige Ausgleichung ein.

§. 26.

Die Hafen-, Krahn-, Waag-, Lager-, Schleusen- und dergleichen Gebühren, welche an den gemeinschaftlichen Flüssen und den Mündungen der in dieselben sich ergiessenden Nebenflüsse erhoben werden, dürfen die zur Unterhaltung derartiger Anstalten nöthigen Kosten nicht übersteigen. Sie unterliegen der Genehmigung der Reichsgewalt.

Es darf in Betreff dieser Gebühren keinerlei Begünstigung der Angehörigen eines deutschen Staates vor denen anderer deutscher Staaten stattfinden.

§. 27.

Flusszölle und Flussschifffahrtsabgaben dürfen auf fremde Schiffe und deren Ladungen nur durch die Reichsgewalt gelegt werden.

Artikel VI.

§. 32.

Die Reichsgewalt hat das Recht, sowie sie es zum Schutze des Reiches oder im Interesse des allgemeinen Verkehrs für nothwendig erachtet zu verfügen, dass Landstrassen und Kanäle angelegt, Flüsse schiffbar gemacht oder deren Schiffbarkeit erweitert werde.

Die Anordnung der dazu erforderlichen baulichen Werke erfolgt nach vorgängigem Benehmen mit den betheiligten Einzelstaaten durch die Reichsgewalt.

Die Ausführung und Unterhaltung der neuen Anlagen geschieht von Reichswegen und auf Reichskosten, wenn eine Verständigung mit den Einzelstaaten nicht erzielt wird.

Deutsches Flussschifffahrts Gesetz.

I.

Entwurf.

Erster Abschnitt.

Allgemeine Grundsätze über den Schifffahrtsbetrieb.

I. Rechte und Pflichten der Schifffahrttreibenden.

Art. 1. Jeder deutsche Fluss darf in seinem ganzen schiffbaren Laufe mit jedem deutschen Fahrzeuge, dessen Bauart und Tiefgang den bestehenden Vorschriften nicht zuwider sind, befahren werden (Art. 76).

Art. 2. Das Recht zur Flussschifffahrt begreift in sich die Befugniss:

an allen erlaubten Landungsstellen anzulegen,

an allen erlaubten Ein-, Aus- oder Umladeplätzen ein-, aus- oder umzuladen, und

die Beförderung von Personen und Gütern zwischen verschiedenen Orten eines und desselben oder mehrer deutscher Staatsgebiete oder zwischen deutschen und ausländischen Orten zu bewerkstelligen.

Art. 3. Kanal-, Schleusen-, Brückenöffnungs- und Hafen-, Krahn-, Wage-, Lager u. dergl. Gebühren dürfen nur für den wirklichen Gebrauch solcher Anlagen erhoben werden

Diese Abgaben dürfen an Flüssen, die in ihrem schiffbaren Laufe mehrere Staaten durchströmen oder begrenzen und an den Mündungen der in dieselben sich ergiessenden Nebenflüsse die zur Unterhaltung der erwähnten Anlagen nöthigen Kosten nicht übersteigen. Die zur Verzinsung und Abtragung des Anlage-Capitals erforderlichen Beträge gehören zu den Unterhaltungskosten.

Art. 4. Eine Gewerbesteuer darf für den Betrieb der Schifffahrt nur in dem Staate, welchem der Eigenthümer des Schiffes angehört, erhoben werden.

Art. 5. Rücksichtlich des Gebrauchs öffentlicher Anstalten für die Flussschifffahrt, sowie rücksichtlich der Art und der Reihenfolge der Abfertigungen und des Betrages zulässiger Abgaben darf ein Unterschied zwischen den Angehörigen verschiedener deutscher Staaten oder Orte nirgends gemacht werden.

Art. 6. Stapel- oder Umschlagsrechte an deutschen schiffbaren Gewässern sind unstatthaft und dürfen nirgends beibehalten, hergestellt oder eingeführt werden.

Art. 7. Alle ausschliesslichen Berechtigungen zum Betriebe der Schifffahrt auf deutschen Gewässern sind sowohl im Allgemeinen als nach bestimmten Richtungen hin oder auf bestimmten Strecken unzulässig.

Auf Fähranstalten zum Uebersetzen von einem Ufer auf das gegenüberliegende, sowie auf den Schifffahrtsverkehr, welcher sich auf das Inner eines Ortes beschränkt, findet diese Bestimmung keine Anwendung.

Art. 8. Zur Annahme von Lootsen oder Steuerleuten für bestimmt

Strecken kann ein Fahrzeug nur nach Maassgabe schifffahrtspolizeilicher Vorschriften aus Rücksicht auf die Sicherheit der Schifffahrt angehalten werden.

Art. 9. Jeder deutsche Staatsangehörige kann das Gewerbe als Rheder oder Schiffsherr behufs der deutschen Flussschifffahrt betreiben, vorbehältlich der durch die Reichsgesetzgebung etwa einzuführenden Beschränkungen oder näheren Bestimmungen.

Aktiengesellschaften bedürfen zum Betriebe der Schifffahrt auf den Reichsflüssen (Art. 51) der Genehmigung der Reichsregierung.

Art. 10. Das Recht Fahrzeuge zu führen oder wichtigere Dienststellungen auf denselben zu übernehmen, ist durch den Nachweis zureichender Befähigung bedingt.

Insoweit dieser Nachweis vorhanden ist, darf jeder deutsche Schiffer jedes deutsche Fahrzeug führen.

Art. 11. Bestimmungen über Vereinigungen der Schiffer zur Erreichung erlaubter gewerblicher oder sonstiger gemeinsamer Zwecke bleiben der Gewerbegesetzgebung vorbehalten.

Art. 12. Den in diesem Gesetze enthaltenen, sowie den für die befahrenen Wasserstrassen sonst geltenden, die Ordnung und die Sicherheit der Schifffahrt, die Benutzung der vorhandenen Anstalten und das Abgabenwesen betreffenden Vorschriften sind alle diejenigen, welche an der Flussschifffahrt Theil nehmen, gleichmässig Folge zu leisten verpflichtet.

II. Verhältniss zwischen Befrachtern und Schiffern.

Art. 13. Die Annahme und Ueberweisung von Ladungen, die Frachtpreise und die übrigen Bedingungen des Transports sind der freien Uebereinkunft zwischen den Befrachtern und den Schiffern überlassen.

Art. 14. Verträge, durch welche jene Preise und Bedingungen auf bestimmte Zeit geregelt werden, sind zulässig, jedoch müssen sie der aufsehenden Behörde vorgelegt werden.

Art. 15. Niemand darf gezwungen werden, einem solchen Vertrage beizutreten.

Nach dem Beitritte kann ein Theilnehmer nur wegen genügender im Vertrage selbst begründeter Ursachen austreten oder ausgeschlossen werden.

Art. 16. Jedem Theilnehmer steht es frei, von einem solchen Vertrage, wenn derselbe auf längere Dauer abgeschlossen ist, mit dem Schlusse des Kalenderjahres nach einer wenigstens drei Monate vorhergegangenen Kündigung auszuscheiden.

Art. 17. Der Schiffer haftet für Verlust oder Schaden, welche die ihm zur Einladung überwiesene Waare von dem Augenblick der Uebernahme an bis zur Ablieferung treffen, wenn er nicht beweist, dass er dieselben durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers nicht hätte abwenden können.

Für den durch seine Schiffsbemannung verschuldeten Verlust oder Schaden an den ihm anvertrauten Waaren haftet er unbedingt, vorbehältlich des Rückgriffs auf die Schuldigen.

Art. 18. Jeder Schiffer, welcher Frachtgut befördert, muss mit Frachtbriefen über sämmtliche Gegenstände seiner Ladung versehen sein.

Zweiter Abschnitt.
Sorge des Staates für die Schifffahrt.

I. Sorge für den Fluss.

Art. 19. Der Staatsgewalt liegt ob, für die Erhaltung und Verbesserung der Schiffbarkeit der deutschen Flüsse und sonstigen Wasserstrassen zu sorgen, insbesondere dahin zu wirken, dass das Fahrwasser nicht stellenweise zu seicht, zu schmal oder zu scharf gekrümmt sei und dass gefährliche Stromschnellen darin nicht vorkommen.

Gefahrdrohende Gegenstände in der Fahrbahn oder in deren Nähe sind, sobald deren Vorhandensein der Behörde bekannt geworden, unverzüglich zu entfernen, oder, falls dies nicht thunlich ist, einstweilen mit Warnungszeichen zu versehen.

Art. 20. Soweit der Schifffahrtsbetrieb auf den Leinenzug eingerichtet ist, hat der Staat dafür zu sorgen, dass der Leinpfad gehörig gangbar sei, angemessene Höhe und Breite habe, in der Nähe des Fahrwassers liege, möglichst ununterbrochen fortlaufe und mit den nothwendigen Brücken versehen sei; dass ferner die Uebergänge von einem Ufer zum andern thunlichst vermieden oder wenigstens vorzugsweise nach solchen Stellen verlegt werden, wo sich Brücken oder Fähren befinden, auch dass der Leinpfad frei erhalten und der Uebergang der Leine über hinderliche Gegenstände durch Leithölzer erleichtert werde.

Art. 21. Die Staatsgewalt hat dafür zu sorgen, dass nicht durch Kunstanlagen oder Bauwerke irgend einer Art der Zustand des Fahrwassers verschlechtert oder die Schifffahrt gefährdet werde.

Anlagen, welche diese Wirkung hervorbringen können, dürfen ohne Genehmigung der Staatsgewalt weder ausgeführt noch verändert, auch darf deren Unterhaltung nicht zum Nachtheil der Schifffahrt vernachlässigt werden.

Als solche Anlagen sind namentlich zu betrachten: Uferbauten, Deiche und Dämme, Wehre und sonstige Stauanlagen, Ableitungen aus dem Flusse, Brücken und Fähren, Schiffsmühlen und Badeanstalten.

Art. 22. Die Aufsicht der Staatsgewalt hat sich besonders auch darauf zu erstrecken, dass weder durch Umackern von Rasen in der Richtung der Hochwasserströmung, noch durch Busch- oder Baumpflanzungen, durch Tränken oder Furten, durch Abraum aus Steinbrüchen, durch die beim Flachsrösten gebrauchten Steine und Pfähle, durch Schlackenauswurf der Dampfschiffe, durch ungehöriges Verfahren beim Anlegen von Schwemmwiesen u. dergl., die Erhaltung des Fahrwassers gefährdet werde.

Art. 23. Ueber die Verpflichtung zur Unterhaltung und Deckung der Ufer bestimmt die Landesgesetzgebung.

Art. 24. Der Staat sorgt für die erforderlichen Anordnungen zum Schutze

und zur Erhaltung der Strombauwerke, sowie auch für Errichtung und Unterhaltung von Pegeln und für regelmässige Wasserstandsbeobachtungen.

II. Sorge für die Tauglichkeit der Schiffe.

Art. 25. Zur Stromschifffahrt sind nur solche Schiffe zuzulassen, deren vollkommene Tauglichkeit durch einen Schiffspass nachgewiesen wird, welchen das Fahrzeug stets mit sich führen muss.

Art. 26. Der Schiffspass wird in dem Staate ausgestellt, welchem der Eigenthümer des Schiffes angehört, nachdem durch sachverständige Untersuchung die Tauglichkeit des Fahrzeugs ermittelt worden ist.

Art. 27. Diese Untersuchung ist bei Dampfschiffen zugleich auf den Kessel und die Maschinen nebst Zubehör zu erstrecken.

Art. 28. Die Untersuchung der Tauglichkeit der Schiffe jeder Art kann in jedem deutschen Hafen stattfinden.

Art. 29. Bei der ersten Untersuchung ist die zulässige tiefste Einsenkung zu bestimmen und an der Aussenseite erkennbar zu bezeichnen.

Art. 30. Die Untersuchung der Tauglichkeit der Schiffe jeder Art muss jährlich wenigstens einmal und ausserdem, so oft der Schiffsherr oder Führer es verlangt, wiederholt und darüber das Erforderliche im Schiffspasse vermerkt werden.

Art. 31. Der Schiffspass muss zugleich die Tragfähigkeit des Fahrzeugs angeben, welche nach den von der Reichsregierung zu ertheilenden Vorschriften auszumitteln ist. Heimath, Nummer oder Name und Tragfähigkeit des Schiffes sind auf dessen Aussenseite erkennbar zu bezeichnen.

Art. 32. Jede Aufsichtsbehörde, welche sich von der Untauglichkeit eines Fahrzeugs genügend überzeugt, hat dessen Schiffspass einzuziehen und erst nach Beseitigung der gefahrdrohenden Mängel zurückzugeben.

III. Sorge für die Tüchtigkeit der Schiffsführer und der Schiffsmannschaft.

Art. 33. Jeder Führer eines Schiffes muss ein Schifferpatent besitzen und dasselbe während der Fahrt bei sich führen.

Art. 34. Das Patent wird von der Staatsbehörde nach vorschriftsmässiger, unter Zuziehung von Schiffern vorzunehmender, Prüfung des Schiffers ausgestellt und bezeichnet die Art der Schifffahrt, zu deren Ausübung und die Flussstrecke, zu deren Befahrung der Geprüfte fähig befunden worden ist.

Art. 35. Zur Prüfung wird Niemand zugelassen, der nicht die Volljährigkeit erreicht und nicht wenigstens 6 Jahre hindurch die Schifffahrt erlernt und betrieben hat.

Art. 36. Auch solche Lootsen oder Steuerleute, deren Annahme für bestimmte gefährliche Stromstrecken vorgeschrieben wird, müssen nach den Vorschriften des Art. 35 geprüft und mit Patenten versehen sein.

Andere Steuerleute müssen wenigstens 6 Jahre hindurch die Schifffahrt erlernt und betrieben haben.

Art. 37. Die Maschinenwärter auf Dampfschiffen müssen ebenfalls eine

genügende Befähigung dargelegt haben und sich hierüber jederzeit ausweisen können.

Art. 38. Die gesammte Dienstmannschaft der Schiffe soll mit Dienstbüchern versehen sein.

Art. 39. Die Vorschriften der Art. 18 und 25 bis 28, 30 bis 38 gelten nicht für solche kleinere Fahrzeuge, welche nur zur Beförderung von Landeserzeugnissen nach nahe belegenen Orten dienen. Die näheren Anordnungen hinsichtlich dieser kleinen Schifffahrt hat die aufsehende Behörde zu treffen.

IV. Sorge für die Sicherheit der Schifffahrt.

Art. 40. Für die Ordnung und Sicherheit der Schifffahrt muss allenthalben durch Erlassung und Veröffentlichung der erforderlichen Vorschriften und durch Anordnung von Aufsichtsbehörden gesorgt werden.

Art. 41. Die Staatsgewalt bestimmt die zum öffentlichen Gebrauch dienenden Plätze, an denen angelegt, aus- oder eingeladen werden darf, und ordnet an oder überwacht diejenigen Massregeln, welche zur Handhabung der guten Ordnung in den Häfen und an den Ein- und Ausladeplätzen, zur Erleichterung der Ein- und Ausladungen, zur Sicherheit und Erhaltung der an das Ufer gelegten Waaren, zur Beschleunigung der Versendungen, sowie überhaupt zur Beförderung der Schifffahrt nöthig sind.

Art. 42. Die Staatsgewalt hat dafür Sorge zu tragen, dass die erforderlichen Sicherheitshäfen vorhanden sind und in angemessenem Stande erhalten werden.

Art. 43. Dieselbe hat anzuordnen, dass bei vorkommenden Schiffbrüchen oder anderen Unglücksfällen von den benachbarten Behörden und Gemeinden schleunige Hülfe geleistet und dass der Bergelohn angemessen bestimmt werde.

V. Gerichtliches Verfahren in Schifffahrtssachen.

Art. 44. Der Staat hat solche Einrichtungen zu treffen, dass folgende Angelegenheiten von richterlichen Behörden, welche in den Hafenorten und an bedeutenderen Landungsplätzen oder in der Nähe derselben ihren Sitz haben, im schleunigsten Verfahren behandelt und entschieden werden können:

1, die polizeiliche Untersuchung und Bestrafung

a) von Uebertretungen schifffahrts- oder strompolizeilicher Vorschriften durch Schiffsführer und Flösser, durch die im Dienste derselben befindlichen Leute, Vorspänner und Schiffszieher und durch die in den Schiffen beförderten Reisenden;

b) von Beleidigungen oder Thätlichkeiten, welche von den vorgenannten Personen untereinander oder gegen die Aufsichtsbeamten begangen worden sind;

2, Streitigkeiten

a) über Hafen-, Werft-, Krahn-, Wage-, Lootsen-, Kanal-, Schleusen- und ähnliche Gebühren, Bergelöhne und andere Vergütungen für Hülfsleistungen in Unglücksfällen;

b) zwischen den Schiffsführern und ihren Fahrgästen über den Preis und sonstige Bedingungen der Beförderung und

c) zwischen den Schiffern einerseits und ihren Dienstleuten, den Vorspännern und Schiffsziehern andererseits über Dienst- und Lohnververhältnisse; sowie

3, Entschädigungsansprüche, welche in den unter 1, erwähnten Fällen, oder gegen Schiffer oder Flösser wegen der während der Fahrt oder beim Anlanden Andern verursachten Nachtheile erhoben werden.

Art. 45. Ueber die Berufungen von den Urtheilen dieser Gerichte bestimmt die Landesgesetzgebung.

Art. 46. Ein Schiffer oder Flösser kann deshalb, weil einer der in dem Art. 44 erwähnten Gegenstände vor Gericht anhängig gemacht worden ist, an der Fortsetzung seiner Reise nicht verhindert werden, sobald er die von dem Richter festgesetzte Sicherheit gestellt hat.

VI. Allgemeine Bestimmung.

Art. 47. Die der Staatsgewalt obliegende sowohl anordnende, als aufsehende, fürsorgende und sonstige Thätigkeit hinsichtlich der für Schiffe und Flösse fahrbaren Gewässer, sowie des Betriebes der Flussschifffahrt und der Flösserei auf denselben wird von jedem Uferstaate in seinem Gebiete ausgeübt, vorbehältlich der auf den Grund bestehender Rechtsverhältnisse etwa von Dritten zu leistenden Mitwirkung und Kostenbeiträge und der der Reichsgewalt zustehenden Gesetzgebung und Oberaufsicht.

Dritter Abschnitt.

Oberaufsicht der Reichsgewalt und Verhältniss der letzteren zu den Einzelstaaten.

I. Grundsätze.

Art. 48. Die Reichsregierung stellt nach vorgängigem Benehmen mit den Regierungen der Einzelstaaten fest, welche Gewässer und auf welchen Strecken dieselben als schiffbar zu betrachten sind. Ihre Entscheidung ist, wenn eine Verständigung mit den Einzelstaaten nicht erfolgt, vorläufig, bis zur endlichen Feststellung durch die Reichsgesetzgebung, zur Ausführung zu bringen.

Art. 49. In Beziehung auf diejenigen Gewässer, welche in ihrem schiffbaren Laufe nur Ein Staatsgebiet berühren, ist die Reichsregierung befugt, die Einzelstaaten anzuhalten, dass sie für gehörige Erhaltung der Schiffbarkeit dieser Wasserstrassen und für Befolgung der über den Schifffahrtsbetrieb und die Flösserei auf denselben erlassenen allgemeinen Bestimmungen Sorge tragen.

Sie hat das Recht, sich von der Erfüllung dieser Obliegenheiten der Einzelstaaten durch Abordnung von Reichsbeamten an Ort und Stelle zu vergewissern.

Art. 50. Hinsichtlich solcher Flüsse, welche in einem für Schiffe oder Flösse fahrbaren Zustande mehrere deutsche Staatsgebiete begrenzen oder durchschneiden, hat die Reichsregierung nicht allein die in Art. 49 angeführte Einwirkung auszuüben, sondern auch bei Streitigkeiten und Meinungsverschiedenheiten zwischen den Uferstaaten über Verhältnisse, die sich auf die Fahrbarkeit des Flusses und auf den Betrieb der Schifffahrt oder der Flösserei beziehen oder über die Zulänglichkeit der Verwendungen, vermittelnd und nöthigen Falls entscheidend einzutreten, dergestalt, dass selbst bei streitigem Rechte vorläufig und unter dem Vorbehalte des Rechtsweges, die Entscheidung der Reichsregierung zur Ausführung gelangen muss.

Art. 51. Nicht allein den in den Art. 49 und 50 enthaltenen Bestimmungen, sondern auch einer näheren und ununterbrochenen Beaufsichtigung von Seiten der Reichsregierung unterliegen diejenigen mehrere Staaten durchströmenden oder begrenzenden Flüsse, welche als bedeutende Handelsstrassen vorzugsweise von Wichtigkeit sind oder werden können. Nach den jetzigen Verkehrsverhältnissen werden hierher gerechnet und unter dem Namen Reichsflüsse begriffen:

1. Der Rhein unterhalb Basel nebst dem Neckar, dem Main, der Lahn und der Mosel,
2. die Ems,
3. die Weser, nebst der Werra und der Fulda,
4. die Elbe und deren Verbindung mit der Ostsee durch die Stecknitz und Trave und
5. die Donau.

Der Reichsgesetzgebung bleibt vorbehalten, zu jeder Zeit auch andere deutsche Flüsse für Reichsflüsse zu erklären.

Art. 52. Die Reichsgesetzgebung bestimmt die Kostenbeträge, welche von jedem Uferstaate auf die Reichsflüsse, zur Erhaltung ihrer Schiffbarkeit für Flussfahrzeuge, sowie aller zur Ausübung der Flussschifffahrt erforderlichen Anlagen, nach fünfjährigem Durchschnitt in jedem Jahre mindestens zu verwenden sind. Jene Kostenbeträge werden von 5 zu 5 Jahren nach Maassgabe des ermittelten Bedürfnisses festgesetzt.

Die erste Festsetzung dieser Art soll für alle Reichsflüsse spätestens bis Ende des Jahrs 1850 erfolgen.

Bis dahin, dass dieselbe für den betreffenden Fluss erfolgt sein wird, sind für die Verwendungen der Uferstaaten die in den Jahren 1843 bis 1847 für jenen Zweck verausgabten Summen zum Maassstabe zu nehmen, jedoch unter Hinzurechnung der einem Staate etwa vertragsmässig obliegenden Mehrleistungen.

Art. 53. Die Reichsgewalt hat das Recht, auf allen gemeinsamen Wasserstrassen ausserordentliche Bauten und Anlagen zur Verbesserung der Schiffbarkeit nach vorgängigem Benehmen mit den betheiligten Einzelstaaten anzuordnen und ausführen zu lassen.

Die Kosten dieser Bauten übernimmt, insoweit eine Verständigung mit

den Einzelstaaten nicht erfolgt, das Reich auf den Grund von Beschlüssen des Reichstags.

Art. 54. Alle auf Kosten oder nach Anordnung des Reichs ausgeführten Bauten und Anlagen, gehen, sobald sie beendet sind, an diejenigen Staaten über, an oder vor deren Ufer sie liegen.

Art. 55. Auf den Reichsflüssen dürfen ausserordentliche Bauten und Anlagen ohne Genehmigung der Reichsregierung nicht vorgenommen werden.

Art. 56. Die Ausarbeitung der Entwürfe und Anschläge, sowie die Ausführung aller Strombauten und Anlagen geschieht durch die Behörden der Uferstaaten.

Bei Bauten auf Kosten des Reichs haben die betreffenden Staaten für die sachgemässe Leitung und Ueberwachung der Ausführung und des Rechnungswesens wie bei den eigenen Staatsbauten zu sorgen.

Jedoch kann die Reichsregierung sowohl in den Fällen, wo auf Kosten des Reichs gebaut werden soll, als bei offenbarer Unzuträglichkeit des von der Baubehörde eines Einzelstaates beobachteten Verfahrens, die Ausführung einzelner Strombauten oder Anlagen anderen von ihr gewählten Baumeistern übertragen.

Art. 57. Die Reichsregierung wird jährlich prüfen lassen, ob die nach Massgabe der Art. 52 und 53 zu verausgabenden Summen ihrer Bestimmung gemäss verwendet worden sind. Die von der Reichsregierung zu diesem Behufe eingeforderten Uebersichten, Rechnungen und Belege sind ihr von den Staatsregierungen vorzulegen.

Art. 58. Der Schifffahrtsbetrieb auf den Reichsflüssen wird von der Reichsregierung durch Schifffahrtsordnungen und Schifffahrtspolizeivorschriften geregelt. Bis zum Erlasse neuer Verordnungen bleiben die jetzt bestehenden in Kraft, insofern sie diesem Gesetze nicht widersprechen.

Oertliche Verordnungen dürfen mit den allgemeinen Vorschriften der Reichsgewalt nicht im Widerspruch stehen.

II. Behörden.

Art. 59. Das deutsche Reich wird in Beziehung auf die Wasserstrassen und Schifffahrtsanstalten in Oberaufsichtskreise eingetheilt.

Diese Kreise umfassen die Gebiete der Hauptflüsse mit den benachbarten Küsten und Häfen. Ihre Anzahl und ihre Grenzen werden von der Reichsregierung festgesetzt

Art. 60. Zur wirksamen Ausübung der der Reichsgewalt in Beziehung auf die vorgedachten Wasserstrassen und Schifffahrtsanstalten, sowie auf den Betrieb der Flussschifffahrt und der Flösserei zustehenden Befugnisse stellt die Reichsregierung „Reichsbaumeister“ und „Reichsschifffahrtsaufseher“ an.

Art. 61. Die Regierungen der betreffenden Einzelstaaten werden von der Ernennung der Reichsbaumeister und der Reichsschifffahrtsaufseher in Kenntniss gesetzt.

Die Staatsbehörden und die vorgenannten Reichsbeamten haben auf

Ersuchen sich gegenseitig jede Auskunft über Gegenstände ihres Geschäftskreises zu ertheilen und einander jede zulässige Unterstützung zu gewähren.

A. Reichsbaumeister.

Art. 62. Für jeden Oberaufsichtskreis wird ein Reichsbaumeister ernannt.

Derselbe steht unmittelbar unter dem zuständigen Reichsministerium.

Sein Wohnsitz wird ihm innerhalb seines Kreises angewiesen.

In Folge besonderer Aufträge hat er auch ausserhalb seines Kreises in sein Fach einschlagende Verrichtungen auszuführen.

Die erforderlichen Hülfsarbeiter werden ihm beigegeben.

Art. 63. Der Reichsbaumeister nimmt in seinem Oberaufsichtskreise Kenntniss von dem Zustande der Flüsse und von den Mängeln desselben, von den baulichen Anlagen und von denjenigen Verhältnissen, welche auf die Schiffbarkeit Einfluss üben können. Hierunter sind alle Anlagen und Veränderungen zwischen den natürlichen oder künstlichen wasserfreien Ufern einbegriffen.

Art. 64. Der Reichsbaumeister hat zu diesem Zwecke nach Maassgabe seiner Dienstanweisung die Wasserstrassen und namentlich die Reichsflüsse seines Kreises theils regelmässig, theils auf besondere Veranlassung zu bereisen.

Die betreffenden Baubeamten der einzelnen Staaten sind verpflichtet, auf seine Einladung an den regelmässigen Bereisungen Theil zu nehmen und ihn hiebei auf beabsichtigte oder Statt gehabte Veränderungen, Anlagen und Arbeiten aufmerksam zu machen.

Der Reichsbaumeister leitet die bei solchen Bereisungen oder über das Ergebniss derselben Statt findenden gemeinschaftlichen Verhandlungen.

Art. 65. Der Reichsbaumeister sorgt dafür, dass alle wichtigen Ereignisse an den Flüssen seines Kreises schleunigst zu seiner Kenntniss gelangen.

Er hat die gehörige Zusammenstellung aller zur Beurtheilung der Stromverhältnisse erforderlichen Messungen und Beobachtungen zu veranlassen. Die Wasserstandsbeobachtungen sind ihm am Schlusse jedes Monats unmittelbar einzusenden.

Art. 66. In Beziehung auf Bauten zur Verbesserung der Schiffbarkeit, welche auf Kosten des Reichs ausgeführt werden sollen, hat der Reichsbaumeister mit den Lokal-Baubeamten zu berathen und die Grundzüge der zu entwerfenden Baupläne zu bestimmen,

die Frage, ob ein Bauplan zu bearbeiten sei, bei etwaiger Meinungsverschiedenheit, unter Angabe der beiderseitigen Gründe zur Entscheidung des Reichsministeriums zu bringen,

die von den Baubeamten der Einzelstaaten bearbeiteten Entwürfe nebst den Anschlägen, nachdem sie den in dem betreffenden Staate angeordneten Prüfungen unterworfen worden, zur Feststellung entgegenzunehmen,

auch nach der Genehmigung dieser Entwürfe durch die Reichsregierung deren Ausführung zu überwachen und je nach Umständen die Baurechnungen zu prüfen.

Die nämlichen Verrichtungen liegen ihm auch bei solchen ausserordentlichen Strombauten und Anlagen ob, welche nicht auf Kosten des Reichs an Reichsflüssen ausgeführt werden (Art. 55).

Art. 67. An den Reichsflüssen hat der Reichsbaumeister sich von der zweckmässigen und richtigen Verwendung der für die Erhaltung der Schiffbarkeit von den Einzelstaaten nach Maassgabe der Bestimmungen der Reichsgesetzgebung zu verausgabenden Summen zu überzeugen, wobei es ihm freisteht, durch Einsicht der Rechnungen und aller Belege und durch Untersuchung der ausgeführten Bauten und Anlagen die Richtigkeit der Angaben zu prüfen.

Art. 68. Die sämmtlichen Reichsbaumeister treten auf Veranlassung des zuständigen Reichsministers, wenigstens einmal im Jahre, am Sitze der Reichsregierung zur Berathung über die auf Kosten des Reichs auszuführenden Bauten, über die verhältnissmässige Dringlichkeit derselben und über andere Gegenstände ihres Geschäftskreises zusammen.

B. Reichsschifffahrtsaufseher.

Art. 69. In jedem Oberaufsichtskreise werden von der Reichsregierung nach Bedürfniss Reichsschifffahrtsaufseher angestellt.

Der zuständige Reichsminister bestimmt den Umfang ihrer Aufsichtsbezirke und ihren Wohnsitz innerhalb der letzteren.

Zu Erledigung besonderer Aufträge, welche in ihr Fach einschlagen, können sie auch ausserhalb ihres Aufsichtsbezirkes verwendet werden.

Art. 70. Die Reichsschifffahrtsaufseher haben darauf zu achten:

dass die Schiffbarkeit des Flusses sich nicht verschlechtere,

dass der Leinpfad in gutem Zustande erhalten,

und dass Hindernisse, welche im Strombett oder auf dem Leinpfad entstanden sind und der Schifffahrt oder Flösserei nachtheilig werden können, auf Kosten desjenigen, den es angeht, entfernt und wenn es nöthig ist, mit Warnungszeichen versehen werden.

Art. 71. Sie sind verpflichtet, ihre Bezirke regelmässig zu bereisen, und sich von der Beschaffenheit des Flusses, der Leinpfade und der Ufer, und zwar, soweit es nöthig ist, an Ort und Stelle zu unterrichten,

sowie nach Aufforderung der Reichsbaumeister an den regelmässigen Strombereisungen Theil zu nehmen und dabei ihre Wahrnehmungen und Vorschläge hinsichtlich der Beschaffenheit des Flusses, der Fahrzeuge und der Schifffahrtsanstalten, auch die in diesen Beziehungen vorgekommenen Anträge und Beschwerden dem Reichsbaumeister vorzutragen.

Art. 72. Sie haben darauf zu achten,

dass die Gesetze und polizeilichen Vorschriften über den Schifffahrtsbetrieb, über die Erwerbung des Rechtes zur Ausübung desselben, über die Untersuchung der Schiffe und der Maschinen, über die Vermessung und Bezeichnung der Fahrzeuge, sowie über das Verhalten der Lootsen, Steuerleute, Maschinenwärter und sonstigen Schiffsbemannung befolgt und gehörig gehandhabt,

dass die Schiffe nicht während der Fahrt oder an den Anlegeplätzen unnöthig aufgehalten,

dass die Angehörigen verschiedener deutscher Staaten in Beziehung auf den Betrieb der Schifffahrt und der Flösserei gleichmässig behandelt,

und dass weder andere noch höhere Hafen-, Krahnen-, Wage-, Lager-, Schleusen- und dergleichen Gebühren, als nach den Gesetzen zulässig sind, erhoben werden.

Art. 73. Endlich sind sie verpflichtet, den Gang des Schifffahrtsverkehrs zu beobachten und über denselben zu berichten, die auf den Betrieb der Schifffahrt und der Flösserei bezüglichen Beschwerden zu untersuchen, die Abstellung entstandener Missbräuche und Uebelstände zu veranlassen, wünschenswerthe Verbesserungen vorzuschlagen und zu deren Ausführung nach Kräften mitzuwirken.

Art. 74. Mit Anträgen auf Beseitigung von Hindernissen oder Ungehörigkeiten wenden sich die Reichsschifffahrtsaufseher zunächst an die befugten Behörden des betreffenden Staats.

Art. 75. Hinsichtlich derjenigen Angelegenheiten, welche sich auf den Betrieb der Schifffahrt und der Flösserei beziehen (Art. 72. 73), sind die Schifffahrtsaufseher unmittelbar dem zuständigen Reichsministerium untergeordnet.

Rücksichtlich der ihnen obliegenden Mitwirkung zur Erhaltung und Verbesserung der Schiffbarkeit der Flüsse und der zu Ausübung der Schifffahrt erforderlichen Anstalten (Art. 70. 71) sind die Reichsschifffahrtsaufseher den Reichsbaumeistern untergeordnet, deren Aufträge sie auszuführen und an welche sie über die einschlagenden Verhältnisse zu berichten haben.

Vierter Abschnitt.

Schlussbestimmungen.

Art. 76. Dieses Gesetz begreift unter dem Ausdruck: „deutsche Flüsse“ alle Ströme, Nebenflüsse, Seen, Kanäle und sonstigen Wasserstrassen, welche dem öffentlichen Verkehr dienen, innerhalb des deutschen Reichsgebiets.

Art. 77. Dasselbe findet Anwendung auf Flussschiffe jeder Gattung, sowie auf die Befahrung schiffbarer Gewässer mit Holzflössen, soweit diese gestattet ist.

Art. 78. Die Bestimmungen dieses Gesetzes beziehen sich nicht auf die Seeschifffahrt und auf die für dieselbe in und an den Strommündungen erforderlichen Verwendungen und Anstalten.

Art. 79. Alle mit diesem Gesetze in Widerspruch stehenden Verträge, Gesetze, Verfügungen, Berechtigungen und Einrichtungen sind hiermit aufgehoben, unbeschadet jedoch der Rechte ausserdeutscher Staaten.

Art. 80. Dieses Gesetz tritt in Wirksamkeit am . . . . 1849.

II.

Motive.

Bei den vorliegenden Bestimmungen über den Schifffahrtsbetrieb und die Flösserei, sowie über die Correction der Flüsse wird davon ausgegangen, an das Bestehende anzuknüpfen und bewährte Einrichtungen unangerührt zu lassen. Es ist ferner vermieden worden, in dem Gesetze selbst in Einzelheiten einzugehen; diese sind vielmehr, weil bei ihnen ein ewiger Wechsel des Erforderlichen sich geltend machen wird, unter allgemeine Sätze gebracht, in solcher Weise, dass sie bei sehr verschiedenen Localitäten und Verhältnissen zutreffen und die zweckmässige Handhabung des Gesetzes verständigen Beamten unter Recurs an die oberste Behörde überlassen bleibt. Sodann war bei mehreren Verhältnissen, welche wegen innerer und äusserer Schwierigkeiten jetzt noch nicht zur Entscheidung gebracht werden können, darauf Rücksicht zu nehmen, dass der schliesslichen Festsetzung nicht vorgegriffen werde. Und endlich sind manche Punkte nicht erwähnt worden, weil sie nicht in ein Flussschifffahrts-Gesetz gehören, vielmehr durch andere besondere Gesetze zu reguliren sind, z. B. die Behandlung fremder Schiffe auf deutschen Flüssen, die der Gewerbe-Gesetzgebung angehörigen Verhältnisse und die Seeschifffahrt, wo sie mit der Flussschifffahrt zusammentrifft. Es ist überhaupt bei dem Gesetzentwurfe der Gesichtspunkt festgehalten, der freien Entwickelung der Dinge nicht zu enge Schranken zu setzen, in die Rechte der Einzelstaaten nicht weiter einzugreifen, als im allgemeinen Interesse, also auch im wohlverstandenen Interesse jedes einzelnen Staates nothwendig erscheint, und der Zeit zum weiteren Ausbau auch etwas zu überlassen, ohne dem Rechte des Reiches irgend etwas zu vergeben.

Abschnitt I.

Der erste Abschnitt handelt von den Rechten und Pflichten der Schifffahrttreibenden in zwei Theilen, von denen der erste Bestimmungen über den Schifffahrtsbetrieb an sich, der andere über die Beziehungen desselben zum Handel enthält.

Abtheilung I. Art. 1—12. Im ersten Theile war vor Allem die Einheit Deutschlands auch in Rücksicht auf die Schifffahrt wieder zur Anerkennung und zur Geltung zu bringen; die traurigen Beschränkungen und Ungleichheiten, welche durch die Getrenntheit der Staaten veranlasst wurden, mussten verwischt werden. Mit jedem deutschen Schiffe kann jeder deutsche Fluss in seinem ganzen schiffbaren Laufe befahren werden (Art. 1.), und diese Gestattung ist nur an eine einzige Bedingung geknüpft, dass nämlich die Bauart und der Tiefgang des Schiffs den Vorschriften nicht zuwider laufen, welche für die Sicherheit des Verkehrs und für die Freihaltung der öffentlichen Wasserstrasse erlassen sind. Dadurch soll hauptsächlich theils übertriebenen Ansprüchen der Schiffer begegnet, theils dafür gesorgt werden, dass nicht Dampfboote die Fahrt auf Kanälen, deren Ufer den Wellenschlag

nicht aushalten könnten, beanspruchen, und dass nicht auf gefährlichen Strecken in schwach gebauten Fahrzeugen mit geringem Gebörde oder durch untaugliche Dampfmaschinen Ladung und Menschenleben auf's Spiel gesetzt werden. Abgesehen von dieser durchaus sachgemässen Forderung aber kann jedes deutsche Fahrzeug das ganze, hoffentlich in einen noch innigeren Zusammenhang zu bringende Netz der deutschen Wasserstrassen befahren, ohne in den übrigen Einzelstaaten neuer Concessionen zu bedürfen, oder seiner Flagge wegen in dem Rechte des Schifffahrtbetriebes verkümmert zu werden.

Dieses Recht ist im Art. 2 näher erläutert, aus dessen drittem Absatze, — in welchem die Befugniss ertheilt wird, die Beförderung von Personen und Gütern zwischen verschiedenen Orten eines und desselben oder mehrerer deutscher Staatsgebiete, oder zwischen deutschen und ausländischen Orten zu bewerkstelligen, — hervorgeht, dass es künftig keine Binnenflussschifffahrt in den Einzelstaaten, welche bisher meistentheils der eigenen Flagge vorbehalten war, mehr geben, und in Beziehung auf die Flussschifffahrt nach dem Auslande zwischen den Angehörigen verschiedener Staaten kein Unterschied gemacht, vielmehr dahin gestrebt werden wird, auch im Auslande, wo es noch nöthig sein sollte, allen deutschen Schiffen gleiche Befugnisse zu erwerben.

Zwei Punkte, deren Erwähnung vielleicht an dieser Stelle erwartet werden möchte, sind absichtlich übergangen worden: eine Entscheidung der Frage, welche Fahrzeuge als deutsche zu betrachten seien, und eine Vorschrift über das ausschliessliche Recht deutscher Fahrzeuge zum Betriebe der Binnenfahrt in ganz Deutschland, das heisst, zur ausschliesslichen Beförderung von Reisenden und Waaren von einem deutschen Hafen nach einem andern. Die Berücksichtigung des Bauorts, der Eigenthümer und der Bemannung ist bei den Stromfahrzeugen im Ganzen von weit geringerer Erheblichkeit, als bei den Seeschiffen, und ausserdem in den meisten Staaten durchgehends, unter Beachtung der Eigenthumsverhältnisse, so geordnet, dass man sich dabei beruhigen darf, jedes Schiff, welches von einem Einzelstaate durch den Schiffspass (Art. 25.) als ihm angehörig anerkannt wird, als ein deutsches zu behandeln. Hinsichtlich der Nationalisirung fremder Fahrzeuge aber würde, wenn das Bedürfniss eintreten möchte, die Zollgesetzgebung das Erforderliche anzuordnen haben. Einen Vorbehalt der Binnenschifffahrt für die einheimische Schifffahrt, wie dies fast in allen Handelsstaaten der Fall ist, auszusprechen, schien hier nicht angemessen. Formell desshalb nicht, weil es sich in diesem Gesetze von den Rechten der deutschen und nicht von dem Ausschlusse der fremden Schiffer handelt, und ebenso in sachlicher Beziehung, weil einige fremde Staaten und zwar gerade diejenigen, bei denen allein eigentlich die Sache jetzt von Bedeutung sein würde, dieses Recht durch noch gültige Verträge besitzen und beim Abschlusse neuer Handelsverträge die Bewilligung oder Versagung desselben je nach der Zweckmässigkeit der Maassregel und nach den für die eigene Schifffahrt zu hoffenden Vortheilen bemessen werden mag.

Wie hinsichtlich der Fahrzeuge, so musste auch für die Schiffer die deutsche Einheit wieder hergestellt werden, und dies ist durch den zweiten Absatz des Art. 10 geschehen, welcher festsetzt, dass, insoweit der Nachweis der Fähigkeit vorhanden ist, jeder deutsche Schiffer jedes deutsche Schiff führen darf, so dass die Beschränkung, vermöge welcher jeder Staat bisher die Führung der unter seiner Flagge fahrenden Schiffe nur den eigenen Angehörigen gestattete, künftig hinwegfällt.

Als eine weitere Folge des Satzes, dass für die Ausübung des Rechts zum Schifffahrtsbetrieb die Landesgrenzen nicht mehr bestehen, ergibt sich die Bestimmung, dass eine Gewerbesteuer nur von dem Staate erhoben werden darf, welchem der Schiffseigenthümer angehört (Art. 4.), während bisher der deutsche Schiffer, der in einem andern deutschen Staate die Binnenschifffahrt ausüben wollte, auch dort Steuern bezahlen musste. Zweifelhaft konnte hier nur der Fall sein, wenn das Schiff dem einen, der Schiffer aber dem anderen Staate angehört; man glaubte sich indessen dafür aussprechen zu müssen, dass alsdann nicht eine doppelte Besteuerung eintreten, sondern nur jener Staat zur Erhebung berechtigt sein könne, in welchem derjenige wohnt, welcher eigentlich das Gewerbe betreibt und für dessen Rechnung Gewinn und Verlust des letztern gehen. Dies wird in der weitaus überwiegenden Mehrzahl der Fälle der Schiffseigenthümer sein, der, wenn er das Schiff nicht selbst führt, einen Setzschiffer gegen Lohn oder auch bisweilen gegen einen Antheil an der Fracht annimmt, das Geschäft aber für seine eigene Rechnung beibehält, und in den seltenen Fällen, in welchen durch besondere Verträge, z. B. durch Vermiethung des Schiffes, abweichende Verhältnisse herbeigeführt worden sind, wird beim Abschluss der Verträge auf die dem Eigenthümer verbleibende Gewerbesteuerlast Rücksicht genommen werden können. Gewiss würde es übrigens sehr vortheilhaft sein, über die Gewerbesteuer der Schiffer allgemeine Normen (wenigstens für die einzelnen Stromgebiete) festzusetzen, damit die grossen Unregelmässigkeiten und Unterschiede, welche in diesem Stücke vorkommen, beseitigt würden. Auch könnte, obgleich von einer innern und zudem von einer directen Steuer die Rede ist, doch die Reichsgewalt auf Grund des Art. 24 der Verfassung in die Lage kommen, von dieser den Schifffahrtsbetrieb treffenden Abgabe nähere Kenntniss zu nehmen.

Der übrigen zulässigen Abgaben gedenkt der Art. 3; die Erwähnung der Freiheit von Flusszöllen ist hinweggelassen worden, weil die letztere schon in der Verfassung und in einem besonderen Gesetzentwurfe ausgesprochen ist. Es ist aber zweckmässig zu verhüten, dass nicht neue Flussschifffahrtsabgaben auf einem indirecten Wege eingeführt werden, etwa unter dem Vorgeben, dass sie zur Unterhaltung besonderer Schifffahrts-Anstalten bestimmt seien, wenngleich der Schiffer sich der letzteren gar nicht bedient. Auf der anderen Seite ist es angemessen, die Anlage solcher Schifffahrts-Anstalten, die den Verkehr ausserordentlich erleichtern, zu begünstigen und

zu befördern, indem die Möglichkeit, das Anlage-Capital durch Verzinsung und allmählige Amortisation zu sichern, in Aussicht gestellt wird.

Die ungleiche Behandlung bei Abfertigungen an den Grenzen oder in den Häfen, sowie bei der Benutzung der öffentlichen Schifffahrts-Anstalten, hinsichtlich welcher nicht nur zwischen den Angehörigen verschiedener deutscher Staaten, sondern sogar zwischen Bewohnern des nämlichen Landes aus verschiedenen Orten ein Unterschied gemacht wurde, ist an fast allen grösseren Strömen schon durch die Schifffahrtsacten aufgehoben worden. Diese Vorschriften wurden wiederholt, damit das Gesetz die guten Einrichtungen der Schifffahrtsacten erhalte. Sie aufzunehmen war um so rathsamer, als selbst an den Hauptflüssen bisweilen noch Beschwerden über Abweichungen von den bestehenden Vorschriften vorkamen, und auf anderen Wasserstrassen, auf denen diese Verhältnisse noch nicht geordnet sind, es nicht selten ist, dass das Bürgergut, sowie die Waare, welche einem Bürger zur Spedition überwiesen worden ist, beim Schlachtgelde (der Bohlwerksgebühr) begünstigt wird, oder dass die eigenen Schiffe gar kein Schutzhafengeld zu bezahlen haben, oder doch weniger als die der Nachbarstädte. Die grössten Verschiedenheiten fanden bisher bei den Fluss- und Schiffszöllen Statt, sie hören mit diesen zugleich auf; aber auch bei den fernerhin noch zulässigen Abgaben für die Benutzung öffentlicher Anstalten, mögen dieselben vom Staate, von Gemeinschaften oder von Privaten eingerichtet sein, wenn sie nur für den öffentlichen Gebrauch hergestellt worden sind, soll jeglicher Particularismus aufgehoben und die gesammte deutsche Schifffahrt gleichgestellt werden.

Eine nothwendige Ergänzung der Gleichberechtigung aller deutschen Schifffahrt ohne Unterschied der Staatsangehörigkeit ist endlich (Art. 6, 7) die Befreiung der deutschen Flüsse von den Resten der Bann- und Zwangsgerechtigkeiten, welche hin und wieder noch auf ihnen lasten. Der hinsichtlich der grösseren Flüsse schon lange anerkannte Grundsatz, dass dieselben ein Gemeingut der Uferstaaten sind, deren Gebrauch keinem Angehörigen der letztern verwehrt oder geschmälert werden kann, muss auf alle deutsche Flüsse zu Gunsten aller deutschen Schiffer ausgedehnt werden. Dass aufgehobene Stapel- oder Umschlagrechte geradezu wieder hergestellt werden sollten, ist kaum zu erwarten; aber auch darauf ist zu halten, dass dies nicht auf einem Umwege, durch Erschwerung der Vorbeifahrt oder der Ueberladungen von Bord zu Bord geschehe. Fähren gehören nicht der Schifffahrt, sondern der Verbindung der gegenüberstehenden Ufer an, sie kommen daher nur dann in Betracht, wenn sie das Merkmal der Oertlichkeit verlieren und dem grösseren Verkehr dienen, wie auf der Strecke zwischen Hamburg und Harburg. Und der Ortsverkehr in dem engen Bezirk eines einzelnen Hafenplatzes gehört überhaupt nicht hierher.

Der Art. 8 spricht die Aufhebung des Lootsenzwanges grundsätzlich aus. Bekanntlich gibt es aber auf der Donau, auf dem Rhein und auf einigen Strecken anderer Flüsse so gefährliche Stellen, dass auf ihnen die genaueste

und fortwährend erhaltene Ortskenntniss nöthig ist, wenn nicht das eigene Fahrzeug, und nicht blos dieses, sondern auch fremde Schiffe dem Untergange blossgestellt und das Fahrwasser unsicher gemacht werden sollen. Man hat deshalb nicht umhin gekonnt, die Befugniss vorzubehalten, für solche Strecken allgemein die Annahme von Lootsen anzuordnen. Aber auch in solchen Ausnahmefällen wird der Grundsatz im Auge zu behalten und dahin zu wirken sein, dass, wenngleich um des Gemeinwohles willen eine theilweise Beschränkung der Freiheit der Schifffahrt hat eingeführt werden müssen, diese Beschränkung doch nicht weiter gehe, als eben aus Rücksicht auf das Beste der Gesammtheit nöthig ist, und die Sorge für eine allmählige Verbesserung des Fahrwassers wird voraussichtlich auch in dieser Beziehung Abänderungen möglich machen.

Der deutschen Schifffahrt ist somit die völlige Gleichstellung auf allen deutschen Flüssen und die möglichste Befreiung von allem Zwang und von allen Lasten gewährt. Bei weitem schwieriger aber ist es, denjenigen Wünschen Befriedigung zu verschaffen, welche nicht allein Befreiung und Gleichheit, sondern auch Schutz verlangen. Fast in keinem Zweige der Gewerbthätigkeit ist dieser Ruf nach Schutz der Arbeit vor der Uebermacht des Capitals im vorigen Jahre lauter erschollen, als von Seiten der Segelschifffahrt, weil die Lage derselben durch die Mitbewerbung der Eisenbahnen, der Dampfschiffe und der Dampfschleppschiffe, sowie durch die allgemeine Stockung der Geschäfte wirklich vorzugsweise ungünstig geworden war. Wie weit für die Erhaltung eines selbstständigen Schifferstandes wird gesorgt werden können, das wird hauptsächlich von denjenigen Maassregeln abhängen, für welche man sich bei der Ordnung der Gewerbeverhältnisse im Grossen entscheidet; nach reiflicher Erwägung ergab es sich als bedenklich, sich in dem vorliegenden Gesetze auf diese Frage näher einzulassen. Nur hinsichtlich einiger wenigen Punkte schien Grund vorhanden, hiervon abzugehen. Namentlich in einem Falle war eine Aufnahme nicht allein zulässig, sondern durch die Erfahrungen, welche besonders auf dem Rheine gemacht worden sind, beinahe geboten. Es sind nämlich dort in den letzten Jahren Actiengesellschaften zum Betriebe der Frachtschifffahrt mit bedeutenden Mitteln und zum Theil sogar unter Staatsgarantie zusammengetreten, durch deren Wirksamkeit hauptsächlich die Klagen der Segelschifffahrt, welche in der Reichsversammlung einen so theilnehmenden Wiederhall gefunden haben, hervorgerufen wurden. Bei einer weiteren ungestörten Ausdehnung dieser Unternehmungen würde die Segelschifffahrt, wenn ihr nicht einige Zeit, für bessere Einrichtungen zu sorgen, gelassen wird, bald untergehen und vielleicht der grössere Theil der minder bemittelten Gesellschaften folgen, ohne Nutzen für die Gesammtheit. Dagegen kann es aber auch nicht zulässig sein, derartige Verbindungen ganz zu untersagen, weil sie streckenweise wahrhaft ein Bedürfniss sein können, oder das Verbot nur dem Auslande zu Gute kommen würde, oder auch weil die Schiffer sich möglicherweise allen Fortschritten der Industrie entziehen und den gerechten Anforderungen

des Handelsstandes nicht entsprechen möchten. Damit nun die Bewilligung zu solchen Einrichtungen nur dann, wenn der Verkehr ihrer bedarf, und nicht von einem einzelnen Staate, dessen Angehörige bei der Schifffahrt wenig betheiligt sind, zum Nachtheil der benachbarten Schiffer ertheilt werde, erscheint es zweckmässig, dieselbe der Reichsregierung vorzubehalten.

Neben dem Inhalte dieses Artikels, der die Fürsorge für die Selbstständigkeit der Schiffer noch offen lässt, hat man zu ihrer Unterstützung noch zwei Sätze hinzufügen zu müssen geglaubt. Einmal, dass jeder Befähigte zum ungestörten Betriebe seines Gewerbes gleich berechtigt sei, dass aber die Befähigung nachgewiesen werden müsse, und zweitens, dass die Schiffer durch die Bildung von Genossenschaften für die Sicherung ihrer Erhaltung selbst mitwirken mögen. Ueber den ersten Punkt enthält des zweiten Abschnittes dritte Abtheilung einige genauere Bestimmungen in Betreff des Alters, der Vorbereitungszeit und der Prüfung, durch welche der zu grosse Andrang zu dem Gewerbe beschränkt werden soll.

Abtheilung II. Art. 13 — 18. Die Bestimmungen, welche die zweite Abtheilung des ersten Abschnitts hinsichtlich des Verhältnisses zwischen Befrachtern und Schiffern trifft, sind die nämlichen, welche sich schon in den deutschen Schifffahrtsacten vorfinden. Sie scheinen für die wechselseitigen Beziehungen die angemessensten und haben am Rheine im Jahre 1848 gewissermassen die Probe bestanden. Es waren nämlich dort Anträge auf sofortige Auflösung aller bestehenden und auf den Abschluss neuer Rangverträge, denen alle Kaufleute eines Ortes beizutreten gezwungen sein sollten und aus denen sie nicht beliebig ausscheiden dürften, und endlich auf eine Festsetzung der Frachten durch die öffentlichen Behörden, gestellt worden. Allein die Schiffer sahen von selbst ein, dass die Reihefahrten ihrem Gewerbe eine gewisse Beständigkeit bisher schon gewährten und dass die Zeiten des Gewerbezwanges vorbei seien. Sie erklärten desshalb in einer grossen Versammlung zu Mainz, dass sie die von ihnen übernommenen Verpflichtungen erfüllen, auch die Freiheit des Beitritts zu den Verträgen und die Bestimmung der Frachten nach gegenseitiger Uebereinkunft der Parteien aufrecht erhalten wollten. Die Einsicht der Verträge (Art. 14) muss der Behörde aus dem Grunde ausbedungen bleiben, damit sich in dieselben nicht solche Bestimmungen einschleichen, welche neue Monopole begründen. Und damit sowohl der Handels- als der Schifferstand die Gelegenheit behalten, günstigere Verbindungen einzugehen, oder die gemachten Erfahrungen zu einer besseren Gestaltung des Vertrages zu benutzen, ist die jeweilige Dauer des letztern im Art. 16 auf ein Jahr beschränkt worden.

Der Inhalt des Art. 17 gab zu der Erwägung Anlass, ob nicht der Augenblick, in welchem die Uebernahme als vollendet zu betrachten sei, näher bestimmt werden sollte, wie dies sowohl in den Handelsgesetzen, als in einigen Schifffahrtsacten der Fall ist. Indessen ergaben sich dabei solche Verschiedenheiten des Rechts, da der Schiffer an einigen Orten nur für das eingeladene Gut, anderswo für das auf das Ufer hingestellte oder der öffentlichen

Niederlage überwiesene und mehrfach sogar für das in dem Privatlagerhause ihm übergebene verantwortlich ist, dass es schien, die nähere Bestimmung über diesen Punkt werde der in der Vorbereitung begriffenen Handelsgesetzgebung füglicher zu überlassen sein. Hier sollte nur in Rücksicht auf die hin und wieder, besonders aber in der Nähe der Flussmündungen vorgekommene Unsicherheit der Ladung ausgedrückt werden, dass der Schiffer für die Waare hafte von dem Augenblicke an, wo er sie übernommen, bis dahin, dass er sie an ihre Bestimmung abgeliefert habe, und dass ihn von einer solchen Verantwortlichkeit nur höhere Gewalt oder innere Fehlerhaftigkeit der Waare befreien könne. Anstatt aber die gewöhnlich benannten Ursachen, welche die Verantwortlichkeit abwenden, Zufall, höhere Gewalt oder eigene Fehler der Sache hier anzuführen, hat man es vorgezogen, sich an den Entwurf zum Handelsgesetzbuche (Tit. V. Art. 42.) anzuschliessen und dem Schiffer den Beweis aufzulegen, dass er seine Pflicht gethan, dass der Schaden oder Verlust ohne seine Schuld entstanden war und durch die Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers nicht hatte abgewendet werden können. Dagegen erschien es nöthig auszusprechen, dass er für die Nachtheile, welche an den ihm anvertrauten Waaren durch die in seinem Dienst befindlichen Leute verursacht werden, unbedingt einzustehen hat.

Durch die Aufhebung der Flusszölle wird der ganze Binnenverkehr, insofern nicht die Zollgesetzgebung für einige Strecken ein Anderes vorschreibt, von der Verpflichtung, sich mit einem Manifest zu versehen, befreit werden, und für einige Gebiete, in welchen nicht gesetzlich vorgeschrieben ist, dass jeder Frachttransport von einem Frachtbriefe begleitet sein müsse, wird die Waare von gar keinem schriftlichen Ausweise mehr begleitet sein. Zur Vermeidung von Streitigkeiten über die zwischen dem Kaufmann und dem Schiffer verabredeten Bedingungen der Verladung, zur Verhinderung von Irrthümern bei der Einladung und bei der Ablieferung, und endlich auch zur Sicherung der Waare gegen Unterschleife unterwegs, beziehungsweise zur rascheren Entdeckung Statt gehabter Betrügereien schien es aber (Art. 18.) durchaus nöthig, dass der Schiffer vor der Abfahrt mit gehörigen Frachtbriefen über alle Theile seiner Ladung versehen sein und dieselben während der Fahrt an Bord haben müsse. Ein Verzeichniss der Holzstämme und der sonstigen Ladung schien zwar auch für den Flösser sehr nützlich, jedoch nicht so unumgänglich nöthig, dass deshalb eine allgemeine Bestimmung zu treffen für erforderlich gehalten worden wäre.

Abschnitt II.

Der zweite Abschnitt handelt von der Sorge des Staates für die Schifffahrt.

Die Thätigkeit des Staates in Beziehung auf die Flüsse kann sich nach verschiedenen Richtungen hin äussern, je nachdem sie zunächst die richtige Ableitung des Wassers, die Verhütung von Ueberschwemmungen, die Erhaltung der Ufer, die Benutzung des Wassers zu ökonomischen Zwecken

oder das Interesse der Schifffahrt im Auge hat. Hier ist hauptsächlich von der letztern die Rede, aber weil dieselbe eine der Hauptnutzungen der Flüsse in deren ganzem schiffbarem Laufe ist, so wirken alle anderen Verhältnisse auf sie unmittelbar ein, und es wird daher nicht vermieden werden können, auch dieser zu erwähnen, insoweit sie einen Einfluss auf den Schiffahrtsbetrieb ausüben. Jene Besorgnisse, welche eine unmittelbare Einmischung in die Ordnung solcher Anstalten und Einrichtungen voraussetzen, die fast nur an Ort und Stelle gehörig gewürdigt werden können, lassen sich hiegegen nicht geltend machen. Der Fischfang, der Deichbau, die Verwaltung der Siele und der Uferschutz, dessen später noch besonders erwähnt werden muss, sollen in ihrem hergebrachten Zustande nicht gestört werden, sie stehen zu diesem Gesetze nur in einer mittelbaren Beziehung, insoweit als sie für die Schifffahrt von Bedeutung sind.

In der Behandlung dieses Abschnittes ist zunächst gefragt worden, was für den Fluss objectiv nöthig sei, dagegen hat man die Erörterung, wer denn der Träger der ausgesprochenen Obliegenheiten sei, bis an den Schluss verschoben. Der Staat hat dafür zu sorgen, dass dieselben erfüllt werden. Ob unter dem Staate nun der Gesammtstaat (das Reich) oder der Einzelstaat verstanden werde, ob der Staat selbst Arbeiten auszuführen oder nur die Thätigkeit Anderer zu überwachen habe, bleibt hiernach unentschieden, es genügt, wenn für die Schifffahrt hinreichend gesorgt wird. Auch eine Bestimmung über die Art und Weise, wie diese Sorge ausgeübt werden solle, erschien als hierher nicht gehörig, wie denn überhaupt zu sehr in Einzelnheiten einzugehen, namentlich in diesem Abschnitte, vermieden worden ist.

Dabei war es vor Allem nöthig, sich vor einer unnöthigen Verallgemeinerung, vor dem Bestreben nach einer unwesentlichen Uniformität zu hüten, zumal da gerade bei diesem Abschnitte manche Bestimmungen durch ihre theoretische Zweckmässigkeit zu einem solchen Verfahren ausserordentlich einluden. Es wird hier genügen, statt der Anführung aller Beispiele, die sich bei jedem Artikel darbieten, nur des zweiten Absatzes des Art. 19 zu erwähnen. Dieser bestimmt, dass gefahrdrohende Gegenstände aus der Fahrbahn entfernt werden. Die Staatsgewalt hat mithin dafür zu sorgen, dass dies geschehe; wem die Arbeit im einzelnen Falle obliege, ist unbestimmt gelassen. Die schlesische Uferordnung von 1763 legt die Reinigung der Strombahn von Hölzern, Steinen u. dergl. Hindernissen den Uferbesitzern auf; die kurhessische Verordnung von 1824 verpflichtet die Gemeinden für die Reinigung des Flusses von den darin liegenden nachtheiligen Gegenständen und für die Wegnahme der durch die Fluthen veranlassten Kiesbänke zu sorgen; in den meisten Staaten ist die Instandhaltung des Strombettes ausschliesslich Sache des Staates und künftig wird für ausserordentliche Anstalten zur Entfernung von Hindernissen auf manchen Strecken voraussichtlich das Reich zu sorgen haben. Zu einer Abänderung dieser Verschiedenheit war durchaus keine Veranlassung vorhanden. Die gewohnte

Last wird kaum noch gefühlt, bei der Bestimmung des Preises des Grundeigenthums ist dieselbe schon in Anschlag gebracht, die erforderlichen Einrichtungen sind vorhanden, und neue Vorschriften würden keine Entlastung, sondern nur nutzlose Störungen herbeiführen.

Die Fürsorge des Staates hat sich in natürlicher Reihenfolge zuerst auf den Fluss, dann auf die Beschaffenheit der Fahrzeuge und auf die Tüchtigkeit der Schifffahrttreibenden zu richten; demnächst für die Sicherheit der Schifffahrt und wegen des bei derselben so häufigen Ortswechsels auch für eine schleunige Entscheidung vorkommender Uebertretungen und Streitigkeiten die erforderlichen Einrichtungen zu treffen.

Abtheilung I. Art. 19. Der Art. 19 erkennt die Verpflichtung des Staates an, für die Erhaltung und Verbesserung der Schiffbarkeit des Flusses zu sorgen. Es ist hier, und so oft von Erhaltung der Schiffbarkeit des Flusses im Gesetze gesprochen wird, unter diesem Ausdrucke keineswegs die Beibehaltung des augenblicklichen Zustandes (soweit diese überhaupt möglich ist) verstanden worden, sondern die Sorge dafür, dass der Fluss bei übrigens gleichen Verhältnissen mit Schiffen von der nämlichen Bauart, dem nämlichen Tiefgange und ausgerüstet mit den nämlichen Mitteln, wie bisher, befahren werden könne, so dass Veränderungen, sei es in der Tiefe oder in der Zusammenziehung oder in dem Laufe des Stromes, welche die bisherige Benutzung durch die Schifffahrt zu behindern drohen oder stellenweise wirklich behindern, aus dem Wege geräumt werden müssen. Die Erhaltung richtet sich also nach dem durch den Gebrauch begründeten Bedürfnisse der Schifffahrt, die Verbesserung der Schifffahrt dagegen nach den vorhandenen Mitteln. Dies letztere scheint sich in dem Maasse von selbst zu verstehen, dass man nicht für nöthig gehalten hat, hinzuzufügen, dass die Verbesserung eine allmählige oder fortschreitende sein solle, und nicht nach den häufig übertriebenen Anforderungen bemessen zu werden brauche, welche hauptsächlich dadurch entstehen, dass der Schiffahrtsbetrieb mehr in der Hoffnung eines günstigen als in der Besorgniss eines ungünstigen Fahrwassers eingerichtet wird, so dass auch hier ein während längerer Zeit vortheilhafter Zustand nur noch grössere Ansprüche hervorruft.

Damit Jedermann zum Voraus wisse, auf welche Tiefe er rechnen könne, ist für einige Flüsse vertragsmässig festgesetzt oder ausgesprochen, welche Tiefe des Fahrwassers bei gewissen Wasserständen erforderlich sei. Z. B. bei der Elbe 2′ 6″ unter dem bekannten niedrigsten Wasserstande von 3′, und auf der Lahn 3′; für die Weser hat man 27″ bei dem geringsten Pegelstande und für den Niederrhein 7′ 6″, wenn der Cölner Pegel auf 6′ steht, für zureichend und ausführbar gehalten. Derartige Vorschriften, wie vortheilhaft sie auch sind, um einerseits die Verpflichtungen festzustellen, andererseits die Anforderungen zu beschränken, gehören jedoch nicht in ein allgemeines deutsches Flussschifffahrtsgesetz, sondern müssen speciellen Bestimmungen oder Verträgen über einzelne Flüsse überlassen bleiben.

Da von der Instandhaltung der Schiffbarkeit der Flüsse die Rede ist,

wird es einer näheren Bezeichnung bedürfen, was unter Flussfahrzeugen verstanden wird. Es ist bekannt, dass die Bauart der Flussschiffe wandelbar ist, dass man sie bald grösser bald kleiner baut und dass neuerdings Dampfschiffe hinzugekommen sind, an welche man früher nicht denken konnte. Künftige Zeiten werden vielleicht wiederum neue Arten von Schiffsgefässen mit sich bringen. Es müssen daher unter dem Begriffe von Flussfahrzeugen nicht allein diejenigen Schiffe verstanden werden, welche nur Flüsse befahren und zwar lediglich nach der seitherigen Bauart, sondern auch solche Schiffe, welche als Flussfahrzeuge künftig eine verbesserte Bauart erlangen und nicht minder solche, welche nicht bloss den Fluss, sondern auch das Meer befahren. Letzteres kann indessen hinsichtlich der Erhaltung und Verbesserung der Schiffbarkeit nur auf solchen Strecken zur Geltung kommen, wo eine solche verbundene Schifffahrt bisher schon stattfand. Es bleibt dabei unbenommen, auf Grund des §. 32 der Verfassung auf solchen Flüssen, an deren unterem Laufe bisher keine Seeschifffahrt, oder nur eine beschränkte stattfand, eine solche Erweiterung der Schiffbarkeit durch Bauten herbeizuführen. Der Stromverbesserung hat man durch die Voraussetzung, dass die Flüsse nur für die gewöhnlichen Flussfahrzeuge schiffbar zu sein brauchen, keine Grenze gesetzt, noch hat die Verpflichtung zur Erhaltung des so verbesserten Zustandes durch den im Art. 52 gebrauchten Ausdruck, dass die Schiffbarkeit für Flussfahrzeuge zu erhalten sei, beschränkt werden sollen.

Art. 20. Die Schifffahrt ist nicht überall auf den Leinenzug eingerichtet. Namentlich in den Niederungen bedient sie sich fast ausschliesslich der Segel; dagegen bedarf sie manchmal sogar in den Strommündungen (z. B. am frischen Haff, auf dem Ochtumer Sand unterhalb Bremen) eines Leinpfades und es hat deshalb nur im Allgemeinen gesagt werden können, dass der Staat für den letztern zu sorgen habe, soweit die Schifffahrt darauf eingerichtet ist. Dass der Leinpfad in gutem Zustande sei, nicht durch Kunstanlagen oder Vernachlässigung unterbrochen werde, und dass zu dem Ende auch die Seitengräben und kleineren Zuflüsse, Buchten u. s. w. mit den nothwendigen Brücken versehen werden, kann die Schifffahrt verlangen. Den Leinpfad aber beständig auf dem nämlichen Ufer fortzuführen, dem stehen bisweilen unüberwindliche Naturhindernisse, öfter so bedeutende Schwierigkeiten entgegen, dass die für Beseitigung derselben erforderlichen Kosten den zu erwartenden Nutzen weit überwiegen würden. In diesem Falle ist wenigstens dafür zu sorgen, dass das ohnehin so lästige Sprengen von einem Ufer zum andern, so viel es thunlich ist, erleichtert werde.

Art. 21. Die Erwähnung der Kunstanlagen im dritten Absatze des Art. 21 ist keineswegs als eine erschöpfende, sondern nur als eine beispielsweise Aufzählung derjenigen Anlagen, auf welche im Interesse der Schifffahrt die meiste Aufmerksamkeit verwendet werden muss, zu betrachten. Die einzelnen Rücksichten, welche dabei zu beobachten sind, gehören nicht in das Gesetz, sondern höchstens in eine Dienstanweisung oder in eine Er-

läuterung des Gesetzes, und bloss in dieser Beziehung werden hier die wichtigsten derselben zu erwähnen sein:

1) bei den Wehranlagen die Höhe und die Feststellung derselben durch Aichpfähle, die Freiarchen und deren rechtzeitiges Aufziehen, die Schleusen nebst den Schleusen-Canälen, den Schiff- und Flossgassen, oder den sonstigen Einrichtungen zum Durchlassen der Schiffe und Flösse; 2) bei den übrigen Stauanlagen zur Zuleitung des Betriebswassers zu Mühlen und bei Fischwehren die Vermeidung von Behinderungen des regelmässigen Wasserlaufs oder des Leinenzugs; und bei Stauanlagen zu Bewässerungen, sowie 3) bei Ableitungen aus dem Flusse die Sorge vor übermässiger Verminderung der Wassermenge im Schifffahrtswege. 4) Bei Brücken und Fähren kommen je nach der Art derselben verschiedene Anordnungen vor. So haben die festen Brücken, besonders seit dem Entstehen der Dampfschifffahrt und demnächst durch ihre Vermehrung in Folge der Eisenbahnbauten auf mehreren Flussstrecken zu den lebhaftesten Beschwerden bald über die Enge der Durchfahrt, bald über die niedrige Lage der Brückenbahn Anlass gegeben, und es wird daher bei Neubauten und Veränderungen auf das Bedürfniss der verschiedenen Gattungen der Schifffahrt und bei den übrigen Anlagen, so weit es nöthig, auf geeignete Vorrichtungen zum Niederlegen und Wiederaufrichten der Maste Bedacht zu nehmen sein. So alt wie die Schiffbrücken ist sodann der Streit zwischen den Anforderungen der Schifffahrt und der Uferverbindung: aber weder darüber, ob an gewissen, der Schifffahrt gefährlichen Stellen die Anlage einer solchen Brücke überhaupt zulässig sei, noch über das Durchlassen der Schiffe ohne unnöthigen Aufenthalt, oder über die Gewährung einer hinreichenden Breite der Durchfahrt lassen sich allgemein gültige Vorschriften ertheilen. Ebenso kann es hier nur angedeutet werden, dass bei fliegenden Brücken und Gierponten auf die angemessene Lage des Befestigungspunktes der Gierkette im Flussbette, bei Seilfähren auf die zweckmässigste Stellung der Rüstbäume und auf Vorrichtungen zum Auf- und Niederlassen der Seile, und bei beiden auf die Länge und Höhe der Fährköpfe hinsichtlich der Einwirkung auf die Strömung, sowie auf das rechtzeitige Ausweichen, damit die Fahrbahn freibleibe, geachtet werden muss. 5) Schiffmühlen, Badehäuser, Waschanstalten und ähnliche Anlagen im Flusse erschweren und gefährden die Schifffahrt; bei der Ertheilung neuer Concessionen ist deshalb mit Vorsicht zu Werke zu gehen und die allmählige Beseitigung schädlicher Vorrichtungen zu berücksichtigen.

Die Einwirkung des Staates auf die Anlage von Deichen, Strassen, Eisenbahndämmen und sonstigen Dammschüttungen innerhalb der wasserfreien Ufer wird in der Regel ohnehin nicht ohne Beachtung der Verhältnisse der Vorfluth ausgeübt werden. Diese Gegenstände haben aber mit aufgeführt werden müssen, weil sie die wichtigsten unter denjenigen Anlagen sind, deren der Art. 21 gedenkt, nämlich unter denjenigen, zu deren Ausführung oder Veränderung die vorherige Genehmigung des Staates überall erforderlich ist,

Art. 22. Von geringerer Bedeutung und meistens nur für engere Thäler und kleinere Flüsse von Wichtigkeit sind die meisten der im Art. 22 enthaltenen Bestimmungen. Es braucht kaum erwähnt zu werden, dass in manchen Gegenden dadurch, dass das Hochwasser statt über feste und glatte Wiesen über aufgebrochenes und leicht aufzuwühlendes Ackerland hinfliesst, oder in seinem Fortsturze plötzlich durch Bäume oder durch Gebüsch aufgehalten wird, die nachtheiligsten Veränderungen herbeigeführt, dass durch Furten und Tränken, Sandanhäufungen und Untiefen veranlasst werden können, und dass das Flachsrösten eigentlich in schiffbaren Gewässern gar nicht stattfinden sollte, aber manchmal, weil die ökonomischen Rücksichten überwiegen, nicht verboten werden kann. Der Abraum aus den Steinbrüchen häuft sich oft zu Vorgebirgen an. Der Schlackenauswurf der Dampfschiffe, in den tiefen Betten grosser Ströme ohne Nachtheil, kann das Fahrwasser seichter Flüsse durch die Bildung von Bänken bedeutend verschlechtern und die übertriebene Anlage von Schwemmwiesen einen ohnedies wasserarmen Fluss beinahe aussaugen.

Art. 23. Unter allen Verhältnissen, die zu den Flüssen in Beziehung stehen, bietet fast keines so viele Schwierigkeiten dar, als die Deckung der Ufer. Dieselbe verursacht meistens beträchtliche Lasten, welche jeder der Betheiligten von sich auf Andere zu wälzen versucht; der einzelne Grundbesitzer auf die Gemeinde, die Gemeinde auf das Ueberschwemmungsgebiet und alle zusammen auf den Staat. Auch ist die Ordnung dieser Angelegenheit in der letzten Zeit noch dadurch erschwert worden, dass auf manchen Strecken die Ufer theils nicht fortdauernd in gutem baulichem Zustande erhalten, theils durch den von den Dampfschiffen veranlassten Wellenschlag in einem höheren Grade, als dies früher der Fall war, angegriffen worden sind. Da aber die Gesetze, Berechtigungen und Verpflichtungen in Beziehung hierauf in allen Staaten so überaus verschieden sind, ist es am angemessensten erkannt, die Verpflichtung zu Unterhaltung und Deckung der Ufer der Gesetzgebung der einzelnen Staaten zu überlassen.

Man hat die Lösung der vorhandenen Schwierigkeiten auf verschiedenen Wegen versucht, indem man hier den Nutzen, welcher aus der Unterhaltung den Betheiligten erwächst, dort die Leistungsfähigkeit derselben zum Maassstabe genommen, und in anderen Gegenden, wie es scheint, nur das vorgefundene Herkommen bestätigt hat. Am natürlichsten ist es offenbar, dass ein Jeder zu der Last beitrage in dem Verhältnisse, in welchem ihm die Unterlassung des Baues schaden würde, dic Ausführung Vortheil bringt. Dem Uferbesitzer muss zunächst daran gelegen sein, dass ihm sein Grundstück erhalten bleibe, und demgemäss ist auch in den meisten Gesetzgebungen die Verpflichtung der Uferbesitzer zur Deckung ihrer Ufer als Grundsatz ausgesprochen. Wenn aber der Abbruch um sich greift, wird nicht allein die einzelne Parcelle, sondern auch das Eigenthum der Nachbarn angegriffen. Bei grösseren Beschädigungen können, wenn der Fluss in flachen Gegenden bei schwachem Gefälle durch den Niederschlag der fortgerissenen Erde

seichter wird, für das ganze Ueberschwemmungsgebiet die nachtheiligsten Stauungen und Stopfungen entstehen und durch die Verunreinigung der Fahrbahn endlich auch die Schifffahrt erschwert werden. Auf diesem rationellen Wege vorgehend unterscheidet namentlich die allgemeine Stromordnung für Ostpreussen von 1806 zwischen Strombauten, welche ausschliesslich zum Besten der Uferbesitzer oder zu jenem der Schifffahrt oder zum gemeinsamen Vortheile Beider gereichen, und bestimmt demgemäss die Beitragspflichtigkeit. Offenbar wird es aber fast in jedem Falle schwierig sein, genau festzustellen, welchem Betheiligten ein Strombau gegenwärtig oder künftig ein Bedürfniss sei, unmittelbaren oder mittelbaren Vortheil verschaffe und eine solche Unterscheidung ist nicht einmal hinsichtlich der Instandhaltung der Schiffbarkeit des Flusses und der Erhaltung des Grundeigenthums, deren Interessen doch in der Regel noch eher zu sondern sind, als jene der verschiedenen Uferbesitzer, mit Bestimmtheit zu treffen. Man hat sich deshalb nach augenfälligen Merkmalen umgesehen und vorgeschlagen, dass alle Parallelbauten zu Lasten der Einzelnen oder der Gemeinden verbleiben, dagegen Transversalbauten vom Staate übernommen werden sollten, oder man hat (wie dies namentlich in einer grossen Anzahl von Gesuchen aus dem preussischen Regierungsbezirke Minden der Fall ist, wo die Besitzer der Ufer und der rückwärts gelegenen Grundstücke auf den Grund der Ufer- und Schlachtordnung vom 28. Octbr. 1749 zur Tragung bedeutender Baukosten angehalten worden sind) darauf angetragen, dass die Unterhaltung der Ufer, wo dieselben so im Angriffe liegen, dass Einbauten oder Grundbauten unter der Linie des Sommerwasserstandes erforderlich sind, oder, wo über dieser Linie Pflanzungen nicht genügen, sondern Rauhwehren und Steinböschungen nöthig werden, zu einer Angelegenheit des Staats oder des Reichs erklärt werden möge.

Anderwärts sind die geringern Arbeiten dem Grundbesitzer zugetheilt, und die grösseren, je nach der Zunahme der erforderlichen Mittel, immer weiteren Kreisen überwiesen worden. Während die Abböschung steiler Ufer, die Bepflanzung des Ufers, die Ausgleichung von Löchern, die Entfernung der dem Wasserlauf schädlichen Bäume dem unmittelbaren Anlieger obliegen, hat die Gemeinde für diejenigen Anlagen zu sorgen, welche grössere Ausgaben erfordern und bei denen nicht die nächsten unmittelbaren oder mittelbaren Anlieger allein betheiligt sind, und zuletzt tritt meistens noch nach einer oder der andern Zwischenstufe der Staat ein.

Auf manchen Strecken ist diese Angelegenheit durch das Herkommen oder durch Verträge geordnet, wobei in der Regel die eine oder die andere der beiden oben erwähnten Rücksichten vorgewogen hat. In Hannover sind vielfach die Deichhalter oder die Deichverbände auch mit der Unterhaltung der Ufer belastet, in Lauenburg hat der Staat den grössten Theil derselben auch für das einzige Rittergut übernommen, welches am ganzen Elbufer nicht Domäne ist, in Württemberg trifft die Verpflichtung in der Regel den einzelnen Güterbesitzer, auf einzelnen Markungen observanzmässig

die Gemeinden und nur hin und wieder vermöge besondrer Verträge den Staat, in Nassau bestreitet der letztere vorzugsweise die Ausgaben, und nur in einzelnen Fällen tragen die Gemeinden herkömmlich zu den Kosten und Arbeiten bei, und in Lübeck hat der Staat allein für die Unterhaltung der Uferwerke zu sorgen.

Offenbar bedürfen so verschiedene Rechtsverhältnisse einer sehr genauen Sichtung und Erwägung, bevor es rathsam ist, sich auf allgemeine Vorschriften einzulassen. Haben doch selbst mehrere Einzelstaaten bis jetzt noch nicht gelöste Schwierigkeiten gefunden, wenn sie es versuchen wollten, die in den Provinzen bestehende Mannigfaltigkeit in allgemeine Regeln aufzulösen. Am allerbedenklichsten aber würde es sein, den von mehreren Seiten eingegangenen Anträgen willfahrend, die ganze Baulast ohne Weiteres auf den Staat zu übertragen. Denn obwohl schon jetzt an den Hauptflüssen die Sache sich so gestaltet hat, dass bei der Mehrzahl der bedeutenderen Uferbeschädigungen, wenn nicht grössere Deichverbände für die Kosten der Herstellung aufkommen müssen, der Staat wegen Unvermögens oder wegen Unwillfährigkeit der einzelnen Uferbesitzer, um grösseren Schaden zu verhüten, die erforderliche Uferdeckung zum grössten Theil oder ganz aus seinen Mitteln ausführen lässt, so hat er diese Beiträge doch bisher in der Regel nur als eine Unterstützung in dringenden Fällen freiwillig und ohne Anerkennung einer Verbindlichkeit geleistet. Dagegen würden sich, sobald er diese Verpflichtung anerkennte, die Ansprüche ins Unendliche vermehren, kein Grundbesitzer würde mehr eine Hand anlegen wollen und der Staat nach jedem Hochwasser zahllosen Entschädigungsforderungen ausgesetzt sein. Endlich ist auch das nicht ganz ausser Anschlag zu lassen, dass die Einkünfte, welche der Staat bisher von dem Flusse durch die Zölle bezogen hat, künftig hinwegfallen.

Eine besondere Berücksichtigung verdient indessen die unstreitig missliche Lage der Uferbesitzer an einigen bedeutenden Flüssen, wo die Dampfschifffahrt einen grösseren Aufschwung genommen hat, besonders an der Weser und am Rheine. Obgleich die Uferabbrüche wahrscheinlich in den letzten Jahren hauptsächlich in Folge der wiederholten Ueberschwemmungen, durch welche das Erdreich aufgeweicht und fortgerissen wurde, in so ausserordentlichem Maasse zugenommen haben, so trägt doch auch die Ausdehnung der Dampfschifffahrt, bei der die Zahl der Fahrzeuge und die Kraft der Maschinen gesteigert worden ist, einen grossen Theil der Schuld. Die Benutzung der Flüsse durch die Dampfschiffe ist nicht allein zulässig, sondern sogar für die Gemeinschaft in einem hohen Grade vortheilhaft; von einem Rechte auf Entschädigung kann daher nicht die Rede sein. Aber die Billigkeit spricht dafür, zu berücksichtigen, dass durch diese neue Art des Gebrauchs die Lage der früheren Nachbarn bedeutend verschlimmert worden ist. Jetzt ist mehr, als dies früher erforderlich war, dafür zu sorgen, dass kleinere Schäden im Anfang, wo es noch mit geringeren Mitteln möglich ist, ausgebessert und dadurch verhindert werden, weiter um sich zu fressen,

dem Unvermögenden durch Bildung grösserer Verbände die Baulast zu erleichtern, die Dampfschifffahrt anzuhalten, dass sie die schadhaften Ufer schone und bei Hochwasser ihre Fahrten beschränke oder einstelle, und, wo es Noth thut, Beihülfe aus Staatsmitteln zu gewähren. Auf den Reichsflüssen werden derartige Beschädigungen ein Gegenstand der Aufmerksamkeit der Reichsbaumeister bei ihren Strombereisungen sein und einer vollständigeren Kenntniss der einschlägigen Verhältnisse wird die Entscheidung vorbehalten werden müssen, ob eine nähere Einwirkung von Reichswegen zulässig und rathsam sei.

Abtheilung II. Die Beziehungen, über welche die folgenden vier Abtheilungen des zweiten Abschnitts bestimmen, sind auf den grösseren Flüssen schon durch die Schifffahrtsacten im Wesentlichen geordnet. Dass überhaupt der Staat ihnen seine Sorgfalt widme und sie nicht sich selbst überlasse, wird hinreichend dadurch gerechtfertigt, dass die gute Beschaffenheit der Schiffe und die Erfahrung und Kenntniss der Schiffer und der übrigen Schiffsbemannung für die Sicherheit von Personen und Waaren von der höchsten Wichtigkeit sind, und dass nur der kleinste Theil der Reisenden und der Kaufleute im Stande ist, die Tüchtigkeit der einen wie der andern zu beurtheilen oder sich hinsichtlich derselben zuverlässige Nachrichten zu verschaffen. Vielleicht möchte beanstandet werden, ob es nöthig sei, dass ein Reichsgesetz in diesen Sachen allgemeine Verfügungen treffe, ob es dabei so ins Einzelne gehen dürfe, dass es im Art. 34 sogar bestimme, wie lange ein Schiffer gedient haben müsse, bevor er zur Prüfung zugelassen werden könne, und ob derartige Bestimmungen in ein Schifffahrtsgesetz und nicht vielmehr in ein Polizei-Reglement gehören. Allein alle drei Fragen dürften bejahend zu beantworten sein. Jene Angelegenheiten bilden einen Haupttheil der Fürsorge, welche dem Staat in Beziehung auf die Schifffahrt obliegt, und konnten daher in einem Gesetz, welches die regelmässige Ausübung dieser Fürsorge sichern soll, nicht übergangen werden. Dass dies aber auf für ganz Deutschland gültige Weise geschehe, dafür spricht die Erwägung, dass der Schifffahrtsbetrieb nicht an örtliche, in einer langen Reihe von Jahren zu ihrer jetzigen Gestalt entwickelte Zustände gebunden, sondern beweglicher Natur und der Vermittler des gemeinsamen Verkehrs ist. Die Fahrt eines Schiffes beschränkt sich nicht auf das Gebiet des einzelnen Staates oder eines Flusses, ja nicht einmal auf ein Stromgebiet, sondern man kann aus dem Rhein in die Donau übergehen, oder von Hamburg mittelst der Canäle in Brandenburg, Posen und Preussen bis zur Ostgränze Deutschlands gelangen. Hier war es nicht allein zulässig, sondern sogar nöthig, Bestimmungen zu treffen, welche für die gesammte deutsche Flussschifffahrt gültig sein sollen. Für die Ausnahme, dass in den Art. 34 und 35 über das Alter und die Dienstzeit von Schifffahrttreibenden besondere Vorschriften enthalten sind, muss angeführt werden, dass eine derartige Anordnung auf einigen Strecken, wo Gewerbefreiheit besteht, zu einem wahren Bedürfnisse geworden ist, mit den anderwärts bestehenden Einrichtungen mindestens insofern übereinstimmt,

als sie keine höheren Anforderungen stellt — und mit der künftigen deutschen Gewerbeordnung wahrscheinlich nicht im Widerspruch stehen wird. Gegen die Ansicht endlich, dass mehrere der hier aufgenommenen Bestimmungen in ein Polizei-Reglement gehören und nicht in das vorliegende Gesetz, ist zu bemerken, dass hier nur die allgemeinen Grundsätze über dasjenige, was geschehen soll, und keineswegs Vorschriften über die Art der Ausführung und Ueberwachung aufgestellt werden.

Art. 25—28. Für den Ausweis, durch welchen die Tauglichkeit des Schiffes dargethan wird, sind verschiedene Benennungen gebräuchlich, auf der Elbe und auf der Weser Schiffspatent, am Rhein Revisionsprotokoll oder Klopfschein, anderwärts andere; der Ausdruck Schiffspass ist unstreitig der bezeichnendste. Die leitende Ansicht bei den Bestimmungen über diesen Gegenstand ist folgende gewesen. Der Schiffspass soll nicht allein die Tauglichkeit des Fahrzeugs nachweisen, sondern auch seine Nationalität, die Heimath und den Eigenthümer. Diese Verhältnisse können nur in dem Staate, welchem der Eigenthümer angehört, mit Sicherheit ermittelt und beglaubigt werden; die Untersuchung aber kann in jedem deutschen Hafen, wo sich eine befugte Behörde befindet, vorgenommen, und wenn dies ausserhalb des Staats geschieht, welchem das Schiff angehört, der Befundbericht dem Schiffer zur Erwirkung des Schiffspasses übergeben werden. Das Ergebniss späterer Untersuchungen mag auf dem Schiffspass, der ein Inventarienstück des Fahrzeugs bleibt, vermerkt werden. Es wird sich empfehlen, ein allgemeines Formular für die Schiffspässe deutscher Flussschiffe einzuführen.

Für die Untersuchung der Dampfapparate bestehen fast in allen Staaten Vorschriften, für jene der Dampfschiffe insbesondere sind Instruktionen in Hannover und Hamburg erlassen und in Preussen seit längerer Zeit in Aussicht gestellt. Ob es zweckmässig sein werde, diesen Gegenstand durch allgemein gültige Bestimmungen zu regeln, lässt sich noch nicht übersehen.

Art. 30. Nur dem Eigenthümer oder Führer des Schiffs steht es zu, eine aussergewöhnliche Untersuchung zu verlangen, Dritte dürfen ihn nicht wider seinen Willen damit belästigen; nur den Aufsichtsbehörden, die für die Sicherheit der Personen und Waaren und des Schifffahrtsweges zu sorgen haben, ist die Befugniss gegeben, das Fahrzeug von Amtswegen zu untersuchen und ihm sogar, bei erwiesener Untauglichkeit, den Schiffspass zu entziehen (Art. 32). Versender oder Versicherungsgesellschaften, denen manchmal eine ähnliches Recht ertheilt worden ist, können sich dadurch helfen, dass sie einem Schiffe, über dessen gegenwärtige Tauglichkeit kein Nachweis geliefert wird, die Ladung oder die Versicherung verweigern.

Art. 29 und 31. Die Aichung der Schiffe hat bisher hauptsächlich zu dem Ende stattgehabt, durch Ermittlung der Tragfähigkeit des Schiffes sowohl im Ganzen bei der tiefsten zulässigen, als auch im einzelnen Falle bei der jedesmaligen wirklichen Einsenkung eine leichte und schnelle Controle für die Erhebung der Schifffahrtsabgaben und an manchen Orten auch für die Bestimmung der Gewerbe- oder Patentsteuer zu haben. Die Methode

ist in vielen Fällen sehr einfach; die richtigste, aber auch die schwierigste ist die am Rhein bestehende, auch für den Ludwigs-Canal eingeführte stereometrische Vermessung; durch grössere Einfachheit und verhältnissmässige Genauigkeit empfiehlt sich die für die Emsschifffahrt angenommene, welche auch für die Weser in Vorschlag gebracht worden ist. Mit der Aufhebung der Flusszölle fällt das Bedürfniss einer ganz genauen Ermittlung der Tragfähigkeit sowohl der einzelnen Theile der Flussschiffe als des Ganzen aus fiscalischen Rücksichten weg. Dagegen ist es auch ferner von Wichtigkeit, nicht allein die vorhandene Anzahl von Schiffen, sondern auch annähernd deren Lastenzahl übersehen und die Zu- und Abnahme derselben beurtheilen zu können. Auch für den Schiffer selbst ist es durchgehends von Interesse, wenigstens ungefähr zu wissen, wieviel er in sein Schiff zu laden vermag. Deshalb erscheint es zweckmässig, die Gesammtladungsfähigkeit jedes Schiffes annähernd auch künftig ermitteln zu lassen und eine solche Anordnung selbst für solche Flussstrecken einzuführen, wo sie noch nicht oder nicht mehr besteht. Nur muss dann das Verfahren so wenig lästig und kostspielig, wie irgend möglich, eingerichtet werden; und dies ist um so eher ausführbar, als die äusserste Richtigkeit nicht mehr nöthig ist. Es würde demgemäss eine entsprechende Anweisung zu entwerfen sein, nach welcher die Staaten zu verfahren haben würden.

Die Vermessung wird am füglichsten mit der im Art. 29 erwähnten Bezeichnung der zulässigen tiefsten Einsenkung verbunden. Diese Bezeichnung ist durchaus nöthig, damit eine gefährliche Ueberladung sofort erkannt werden kann. Es dürfte in einer Beziehung zweckmässig sein, den wirklichen Tiefgang des Schiffes etwa von drei zu drei Zollen an der Aussenseite augenfällig zu bezeichnen, damit der Schiffer bei zu grosser Einsenkung des Fahrzeugs angehalten werden könne, sein Schiff nur so tief zu beladen, dass ihm die Ueberfahrung der seichten Stellen möglich bleibt, weil er sonst nicht allein selbst festfährt, sondern manchmal auch die Fahrbahn versperrt oder verschlechtert. Allein ein durchgreifender Nutzen würde von einer solchen Vorschrift kaum zu erwarten sein. Bei längeren Reisen wechselt der Wasserstand zu sehr, als dass die Einsenkung des Schiffes auf denselben genau eingerichtet werden könnte; auf manchen Flüssen, z. B. auf der Oder und auf der Saar, bleiben die Fahrzeuge an zu seichten Stellen ruhig liegen und warten besseres Wasser ab; der Schiffer kennt den Tiefgang seines Schiffes, das sich manchmal durchbiegt, in der Regel genauer, als die äussere Marke angibt; die Schwierigkeiten, sich wieder los zu machen, sind so gross, dass er das grösste Interesse dabei hat, nicht aufzufahren, und endlich wird die Polizei-Ordnung eine Bestimmung enthalten müssen, dass jedes Schiff, welches die Fahrbahn versperrt, sogleich gelichtet und entfernt werden solle.

Abtheilung III. Art. 33—35. Die dritte Abtheilung des zweiten Abschnitts geht davon aus, dass zum Schiffergewerbe Jeder Zugang habe, der die nöthigen Kenntnisse besitzt, dass er diese Kenntnisse in einer Prüfung nachweisen, ausserdem aber, da sich einem Schiffer noch weniger, als den

meisten anderen Gewerbtreibenden, in dem engen Zeitraum einer Prüfung Alles, was er wissen und können soll, abfragen lässt, noch darthun müsse, dass er wenigstens hinreichende Gelegenheit gehabt habe, durch eine mehrjährige Dienstzeit sich Erfahrung, Ortskenntniss und Fertigkeiten zu sammeln. Auf dem Rheine musste früher, wer selbstständiger Schiffer werden wollte, nach einer sechsjährigen Lehr- und Gesellenzeit, noch eine Vorbereitungsschule als angehender Schiffsmeister durchmachen, nach der Neckarordnung muss er noch zwei Jahre als Oberknecht oder als Steuermann fahren, und diese letztere Befähigung wird mehrfach erheischt. Im Art. 34 und 35 ist nur das geringste Maass vorgeschrieben, die Festsetzung eines höhern aber keineswegs ausgeschlossen. Durch die Zuziehung von Schiffern zur Prüfungsbehörde wird einem vielfach ausgesprochenem Bedürfnisse abgeholfen.

Art. 36. Dass die vom Staat angestellten Lootsen und Steuerleute, deren die Schiffer auf gefährlichen Strecken sich zu bedienen angehalten werden, ihre Tüchtigkeit darthun müssen, versteht sich wohl von selbst; sie werden sich durch Vorzeigung ihrer Patente stets zu legitimiren haben. Ausser ihnen gibt es aber noch eine andere Classe von Leuten, welche sich mit dem Steuern von Schiffen gewerbsweise beschäftigen. Diese werden besonders bei langen Fahrten gebraucht, wo auf entfernten Strecken weder der Schiffer noch einer seiner Gehülfen die erforderliche Ortskenntniss besitzen. Der Schiffer, dem sie ihre Dienste anbieten, kann häufig weder ihre Brauchbarkeit, noch ihre Zuverlässigkeit hinreichend kennen, und ist auch oft nicht im Stande, sie nach freier Wahl auszusuchen, sondern muss sie annehmen, wie sie gerade vorhanden sind. Es ist deshalb billig, dass der Staat, der die Sorge für die Erleichterung der Schifffahrt übernommen hat, ihm in dieser Beziehung einige Sicherheit dadurch gewähre, dass zum Betriebe des Gewerbes nur erfahrene Leute zugelassen werden. Zu diesem Behufe müssen sie mit einem Ausweise über ihre sechsjährige Dienstzeit versehen sein, welchen vorzuzeigen sie zu verpflichten sein werden. In keinem Falle würde für sie hieraus das Recht erwachsen, dass der Schiffer sich ihrer Hülfe bedienen müsse. Dieser mag überall, wo der Staat nicht die Annahme besonderer Steuerleute vorgeschrieben hat, sein Fahrzeug selbst steuern, oder durch irgend einen seiner Schiffsgehülfen steuern lassen, er ist für die Folgen verantwortlich und muss seine und seiner Gesellen Fähigkeiten kennen.

Art. 37. Von der Geschicklichkeit und Besonnenheit des Maschinenwärters hängt nicht minder als von jener des Capitäns die Erhaltung des Schiffs und das Leben der Reisenden ab; für diese Stellung ist es mithin nicht weniger wichtig, als für jene des Führers, dass zu ihr nur bewährte Männer zugelassen werden. Ob eine amtliche Prüfung vorzuschreiben, ob den Dampfschifffahrtgesellschaften aufzulegen sei, sich von der Tüchtigkeit der Maschinisten vorher zu überzeugen und den Nachweis auf Erfordern der Behörde vorzulegen, ist zweifelhaft; beide Anordnungen bestehen und für die letztere kann angeführt werden, dass oft anerkannt tüchtige Maschi-

nisten die Maschinen aus den Fabriken begleiten und bei ihnen bleiben, dass dies auch bei den noch nicht ganz entbehrlichen Lieferungen fremder Fabriken der Fall ist, und dass endlich die Gesellschaften das allergrösste Interesse nicht allein an der Erhaltung der Boote, sondern insbesondere auch an einer guten und sachgemässen Behandlung der Maschinen haben. Da keiner der beiden Wege absolut nothwendig ist, so kann jedem Staate die Wahl der Mittel, welche er, abgesehen von der Prüfung, für nöthig hält, um sich von der Tüchtigkeit der Maschinenwärter zu überzeugen, anheimgestellt bleiben.

Art. 38. Ein Dienstbuch, welches die Heimath und die bisherigen Dienstverhältnisse des Gesellen angibt, erleichtert dem Schiffer, der einen solchen oft in fernen Häfen annehmen muss, die Auswahl und die Aufsicht und gewährt ihm wenigstens einige Sicherheit, dem Gesellen aber die Möglichkeit, die Identität seiner Person und später, wenn er Schiffer oder Steuermann werden will, die Erfüllung der gesetzlichen Lehr- und Gesellenzeit nachzuweisen.

Art. 39. Von den Bestimmungen über die Verpflichtung der Schiffsführer, sich mit Frachtbriefen, Schiffspässen und Patenten, und ihre Mannschaft mit Dienstbüchern zu versehen, kann der kleine Ortsverkehr ausgenommen werden. Eine bestimmte Grenze zu ziehen, je nach der Ladungsfähigkeit der Schiffe, oder nach der Entfernung, bis zu welcher sie ihre Fahrten ausdehnen, geht nicht an, weil z. B. die in Rheinpreussen gültige Vorschrift, dass jeder Frachtschiffer, der ein Fahrzeug von mehr als 200 Centner Ladungsfähigkeit führt, mit einem Patente u. s. w. versehen sein müsse, der Everfahrt auf der Elbe sehr lästig fallen würde und weil kleine Fahrzeuge, mit frischem Obst u. dgl. beladen, ihre Fahrten oft weit ausdehnen. Zur Sicherung dieser kleinen Schifffahrt, besonders aber des Marktverkehrs, bei dem die meisten Unglücke durch Ueberladung der Fahrzeuge vorkommen, ist es ganz nothwendig, dass die tiefste zulässige Einsenkung auch hier äusserlich erkennbar bezeichnet werde.

Abtheilung IV. Art. 43. In der vierten Abtheilung gibt nur die Bestimmung des Art. 43, dass bei vorkommenden Schiffbrüchen oder anderen Unglücksfällen von den benachbarten Behörden und Gemeinden schleunige Hülfe geleistet und dass der Bergelohn angemessen bestimmt werden solle, Anlass zu einer Erläuterung. Mehre Gesetzgebungen enthalten die Vorschrift, dass bei öffentlichen Unglücksfällen Jedermann verpflichtet sei, Hülfe zu leisten; in der Elb- und in der Weser-Acte ist diese Sorge noch besonders hinsichtlich der Schifffahrt den Behörden aufgelegt und eine allgemeine Anweisung der letztern ausbedungen worden. Dieselben sollen aber, abgesehen von solchen äussersten Nothfällen, den Schiffer vor Ueberforderungen der Arbeiter, deren er bei Havarien bedarf, schützen, für die Sicherheit der geretteten Waaren Sorge tragen und sich die vorläufige Bezeichnung der an gefährlichen Stellen gesunkenen Fahrzeuge angelegen sein lassen. Die meisten Prellereien fallen vor, wenn bei Schiffbrüchen oder Zersprengungen

von Flössen Waaren gerettet, oder wenn sonst verlorene Güter gefischt werden. Die bei der Bestimmung der Bergelöhne zu beachtenden Rücksichten, wie der Werth der Waare, die angewandte Mühe, die verlorene Zeit, die bestandene Gefahr und selbst die Zahl der Arbeiter, mag man, wenn eine Verständigung nicht erfolgt, in der Regel den Gerichten bei der Entscheidung über den einzelnen Fall in Betracht zu ziehen überlassen (Art. 44. 2. a). Allein in den Gegenden, wo derartige Fälle sich häufiger ereignen, würde es sehr zweckmässig sein, für die gewöhnlichen Vorkommnisse allgemeine Verordnungen zu ertheilen, in denen durchschnittlich der Werth der Waare zum Maassstab des Fischlohns angenommen werden könnte, und wenigstens für Flossholz, Anker und Ketten und ähnliche Gegenstände, die am meisten verloren und gefischt werden, bestimmte Sätze vorzuschreiben.

Abtheilung V. Art. 44. Den Schiffern, ihrer Schiffsbemannung, den Leuten, welche sie zu vorübergehenden Dienstleistungen angenommen haben, und den Personen, welche zu Schiff reisen, ist jeder Aufenthalt unterwegs im höchsten Grade lästig und nachtheilig, es muss desshalb dafür gesorgt werden, dass die unter diesen Personen vorkommenden, auf die Schifffahrt bezüglichen Klagen und Streitigkeiten in dem abgekürztesten Verfahren, welches die Gesetzgebung zulässt, und wo möglich auf der Stelle entschieden werden können. Jede Verzögerung ist den Parteien und manchmal, in Strafsachen, sogar der Anwendung der Gesetze nachtheilig, da es in nicht seltenen Fällen gar nicht mehr möglich ist, die nach allen Gegenden hin auseinander gegangenen Kläger, Beklagten und Zeugen wieder zusammen zu bringen. Aus diesem Grunde hat sich in der Ausführung ein noch kürzeres Verfahren, als das schleunigste richterliche, vor den Verwaltungsbehörden als sehr vortheilhaft bewährt. Es hatten nämlich bei Uebertretungen strom- oder schifffahrtspolizeilicher Vorschriften nicht sowohl diese Behörden die Befugniss, die entsprechenden Strafen auszusprechen, als vielmehr die Uebertreter die Wahl, sich der verwirkten Strafe freiwillig zu unterwerfen, und dadurch allen weiteren Zögerungen, Vorladungen und Kosten zu entgehen. In diesen Fällen wird also in Wirklichkeit keine Strafgerichtsbarkeit ausgeübt, sondern nur ohne richterliches Urtheil eine Conventionalstrafe gezahlt. Dessenungeachtet ist eine desfallsige Bestimmung nicht aufgenommen, um nicht mit dem Art. 49 der Grundrechte, wenn gleich vielleicht mehr dem Wortlaute als dem Zwecke nach, in Widerspruch zu gerathen. Sollte indessen ein solcher Widerspruch nicht vorgefunden werden, so möchte es sich bei der ausserordentlichen Zweckmässigkeit des erleichterten Verfahrens empfehlen, die in der Elb- und in der Weser-Acte zuerst auf die Zoll-Defraudationen und wenige andere Gegenstände beschränkte, dann in der Rheinschifffahrtsordnung von 1831 und in den später erschienenen Schifffahrts- oder Additional-Acten auf alle Uebertretungen ausgedehnte Bestimmung hier aufzunehmen, dass der Zuwiderhandelnde sich vor der betreffenden Verwaltungsbehörde bereit erklären könne, die Strafe freiwillig zu entrichten, und dass

nach erfolgter Zahlung der Strafe ein weiteres gerichtliches Verfahren nicht einzutreten habe.

Art. 45. Vorzüglich am Rheine wird darüber geklagt, dass ein einzeln stehender Richter über Entschädigungsansprüche, wie sie der Art. 44 erwähnt, von jedem Betrage ohne alle Beschränkung entscheiden könne und dass über ihm nur noch eine Berufungsinstanz vorhanden sei. Da in wichtigen Angelegenheiten eine summarische Behandlung ohnehin nicht nöthig, meistens sogar nicht einmal zulässig sein wird, so darf die Competenz der ersten Instanz keine unbeschränkte sein. Man hätte etwa festsetzen können, dass die letztere, wenn ihr nicht durch die Landesgesetzgebung ohnehin eine höhere Befugniss beigelegt ist, als exceptionelles Flussgericht nur bis zu einer Geldbusse von hundert Gulden oder bei Schadensforderungen nur über einen Betrag von fünfhundert Gulden zu entscheiden haben solle. Allein es war nicht abzusehen, warum nicht entweder einfach die regelmässige Competenz der von den Einzelregierungen zur Entscheidung dieser Flussschifffahrtssachen bestimmten Gerichte auch für diese gelten, oder wo sie zu niedrig sein sollte, den Einzelstaaten überlassen werden könnte, die höchste Summe je nach der Garantie, welche die Einrichtung und Besetzung der betreffenden Gerichte bietet, festzusetzen.

Abtheilung VI. Art. 47. In dem zweiten Abschnitte war, wie schon früher angedeutet, bisher nur objectiv von dem Inhalt der Sorge, welche dem Staate in Beziehung auf die Flüsse obliegt, die Rede, am Schlusse der betreffenden Bestimmungen bleibt nun noch übrig festzusetzen, wer denn der Staat ist, welcher die angegebene Wirksamkeit auszuüben hat. Bekanntlich stehen in dieser Frage zwei Ansichten einander gegenüber. Nach der einen soll die Unterhaltung der Schiffbarkeit auf den Flüssen, welche das Reich, nicht bloss einzelne Staaten, in längeren oder kürzeren Strecken durchströmen, auf Kosten und durch die Hand der Reichsgewalt beschafft werden, weil es sich hier von etwas Gemeinsamen handele, bei dessen Herstellung und Erhaltung ganz Deutschland mittelbar oder unmittelbar seinen Vortheil habe. So die Motive des Ausschusses für Volkswirthschaft zu den Verbesserungsanträgen, die Bestimmungen des Verfassungsentwurfs über die Reichsgewalt betreffend [1]). Der Verfassungsausschuss dagegen in seinem Bericht über die deutsche Reichsverfassung [2]), hat geglaubt, in Erwägung aller Verhältnisse diese Ansicht ablehnen zu müssen. Widerstreite es nämlich überall dem Wesen des Bundesstaates, sich in die selbstständige Thätigkeit der einzelnen Staaten tiefer einzumischen, als das Gesammtinteresse dringend erfordere, und sei es vielmehr sein besonderer Vorzug, den centralisirten Staaten gegenüber einer freien und eigenen Bewegung überall da, wo es heilsam ist, Raum zu geben, so scheine dies bei Alternativen, wie die in

---

1) Verhandlungen der deutschen verfassunggebenden Reichsversammlung II, S. 521.

2) Verhandlungen II, 447. Stenograph. Bericht IV, 2732.

Rede stehende doppelt nothwendig, da die Schiffbarkeit der Flüsse mit unzähligen anderen Verhältnissen in engster Beziehung stehe.

Auf diese staatlichen Erwägungen hier näher einzugehen, dürfte unnöthig sein. Die technischen Bedenken, welche sich einer Uebernahme der Verwaltung aller gemeinsamen Flüsse entgegenstellen, lassen sich kurz zusammenfassen.

Die Trennung des Wasserbaues an einigen Hauptströmen eines Staates von dem übrigen sogar zum Theil dieselben Ströme betreffenden Wasserbauwesen desselben Staates, dergestalt, dass erstere an das Reich überginge, letztere aber dem Einzelstaate verbliebe, würde unbestreitbar eine so tief eingreifende, folgenreiche Maassregel sein, dass es nicht sowohl des Nachweises evidenter Nachtheile bedarf, um vor derselben zu warnen, sondern schon der Nachweis genügt, dass unzweifelhafte Vortheile für die Gesammtheit nicht mit derselben verbunden sind.

Vortheile dieser Art könnten gesucht werden in der Verbesserung der hydrotechnischen Praxis in einzelnen Staaten und in Vereinfachung der Dienstverwaltung.

Was die erstere betrifft, so sind die Baumethoden höchst verschieden und die Wege, welche auf dem Gebiete des Strombaues zur Erreichung anscheinend ganz gleicher Zwecke gewählt werden, mannigfaltig. Wird nun auch auf die eigenthümliche Naturbeschaffenheit eines jeden Flusses und jeder einzelnen Abtheilung desselben alle gebührende Rücksicht genommen und darin die gerechtfertigte Ursache jener Verschiedenheit in vielen Fällen erkannt, so bleiben dennoch Fälle übrig, die einander völlig analog, in diesem Staate eine ganz andere, vielleicht zweckentsprechendere, technische Behandlung erfahren, als in jenem.

Die Verminderung solcher Fälle, die Einführung einer übereinstimmenden und zwar der besten Baumethode für dieselben, würde gewiss ein Vortheil sein. Aber es ist nicht anzunehmen, dass dieser durch Centralisirung der Bauverwaltung erreicht werden würde, vielmehr muss auf die Möglichkeit hingewiesen werden, dass auf diesem Wege ebensowohl ein fehlerhaftes Verfahren, das jetzt in einem beschränkten Kreise ohne weitgreifende Nachtheile angewendet wird, in den Ansichten einer selbstverwaltenden Centralbehörde eine Stütze finden, und, wenn auch nur vorübergehend, zu allgemeiner Geltung gefördert werden könnte.

Der angedeutete Vortheil scheint bei Weitem sicherer erreicht zu werden durch die Bildung einer Behörde, welcher die Oberaufsicht über alle für Schiffe und Flösse schiffbaren Gewässer und die Anordnung und Ueberwachung der auf den bedeutenderen gemeinsamen Flüssen erforderlichen Bauten, soweit die Einwirkung des Reichs sich auf diese Thätigkeit erstreckt, übertragen wird.

Die Mitglieder der Reichsbehörde werden, auch ohne eigene Verwaltung des Strombaues, im ordentlichen regelmässigen Geschäftsgange, sich in steter Kunde von dem zur Anwendung gebrachten Bauverfahren jedes Staates er-

halten, sie werden durch die ihnen obliegende Oberaufsicht und durch die unter Umständen ihnen zukommende Befugniss der Anordnung, in der Lage sein, dem Bessern mit Erfolg das Wort reden zu können, aber ihnen wird, in dem nie auszuschliessenden Falle des auch auf ihrer Seite möglichen Irrthums, ein heilsamer Grad von Selbstständigkeit der Hydrotechniker in den einzelnen Staaten gegenüber stehen.

In Betreff der von Manchen erwarteten Vereinfachung der Dienstverwaltung ist Folgendes zu bemerken.

Man könnte die directe Reichs-Strombau-Verwaltung auf zweierlei Art verwirklichen. Entweder würden die in den einzelnen Staaten angestellten Wasserbaubeamten hinsichtlich desjenigen Theils ihrer Amtsführung, welcher die Reichsströme betrifft, der Reichsbehörde untergeben und verantwortlich, blieben aber im Uebrigen, d. h. hinsichtlich der amtlichen Obliegenheiten an den Privat-Flüssen, Mühlen, Deichen und Schleusen, Wasserleitungen u. s. w., in amtlicher Verbindung mit den Behörden ihres Staats, oder das Reich stellte eigene, nur der Reichsbehörde untergebene und verantwortliche Strombaumeister an, welche ausser Verbindung mit den einzelnen Staaten keinen anderen Beruf hätten, als den Reichsstrombau auszuführen.

Keiner von diesen beiden Auffassungen kann man das Wort reden, weil jede derselben eine wesentliche Benachtheiligung des Gesammt-Interesses herbeiführen würde Im ersteren Falle wäre eine geordnete, zuverlässige Erfüllung der Dienstpflichten eines solchen, nach zwei Seiten hin verantwortlichen Beamten kaum denkbar, und im zweiten würde sicher eine bedeutende Vermehrung des erforderlichen Personals und der Kosten entstehen. Statt erstrebter Vereinfachung der Dienstführung würde in beiden Fällen das Gegentheil herbeigeführt. Auch in dieser Beziehung ist die oben angedeutete Begrenzung der Competenz des Reichs und der Einzelstaaten die richtige, dem Gesammtwohl zuträglichste. Sie wird nirgends eine complicirtere Bauverwaltung oder eine Vermehrung der Zahl der ausführenden Baubeamten herbeiführen, wohl aber durch Uebertragung der obersten Leitung der hauptsächlichsten Strombausachen auf Beamte des Reiches, für manche Staaten eine Vereinfachung der bestehenden Einrichtungen in den obersten Behörden ermöglichen.

Bisher ist nur nachgewiesen, dass der Uebergang der Ausführung der Strombauten in die Hand des Reiches keine Vortheile biete, welche nicht sicherer und vollständiger auf anderen Wegen erreicht würden; es bleibt noch übrig, einen Nachtheil einer solchen Einrichtung hervorzuheben, der viele und bedeutende Interessen verletzen müsste.

Die ursprüngliche und wesentlichste Bestimmung der Ströme ist die möglichst unschädliche Abführung des Wassers; eine Nutzung derselben ist die Schifffahrt. Eine Bevorzugung der letzteren, zum Nachtheil der ersteren, ist für die Bewohner der Niederungen nicht selten eine Lebensfrage. In beiden Beziehungen kann eine, der Natur des fraglichen Stromes angemessene Abwägung des Zulässigen und Erreichbaren nur dann Statt haben, wenn

das gesammte Wasserbauwesen an und in den Strömen sich in den Händen derselben Beamten befindet. Die letzteren werden die natürlichen Vertreter der ihnen berufsmässig nahe liegenden Landesinteressen sein und bei Unternehmungen zum Besten der Schifffahrt sicher nie deren Einfluss auf die Vorfluthverhältnisse aus den Augen verlieren. Aber ihnen wird, was bisher fehlte, durch die vom Reiche ausgeübte Oberaufsicht und durch die, den Umständen nach, auf das Einzelne eindringende Einwirkung des Reiches unmöglich gemacht sein, auf den gemeinsamen Flüssen und vorzüglich auf den Reichsströmen begründete Ansprüche der Schifffahrt hintanzusetzen und den Strom in seiner Eigenschaft als Wasserstrasse zu vernachlässigen.

Wie heilsam die Einführung einer kräftigen und wohlgeordneten Oberaufsicht von Seiten des Reiches sein wird, ebenso bedenklich und gefahrvoll würde der Versuch sein, auch die specielle Bauverwaltung den Händen von Reichsbeamten zu übertragen. Damit ist nicht in Abrede gestellt, dass Fälle eintreten können, in denen es rathsam, ja vielleicht nothwendig sein wird; dass das Reich die Ausführung eines einzelnen Projectes bestimmten von ihm bezeichneten Beamten übertrage, um den Erfolg desselben zu sichern, oder persönliche Einflüsse zu entfernen, deren fortdauernde Einwirkung die Gesammt-Interessen gefährden könnten. Aber solche Fälle müssen immer nur Ausnahmen bilden, die Regel muss bleiben, dass das Reich nur die Controle der Verwaltung übernehme, und nicht die Verwaltung selbst.

Abschnitt III.

Abtheilung I. In dem dritten Abschnitte kam es darauf an, hinsichtlich der Oberaufsicht der Reichsgewalt und des Verhältnisses derselben zu den Einzelstaaten solche Bestimmungen zu treffen, dass die Reichsgewalt mit den erforderlichen Mitteln, die Instandhaltung der Schiffbarkeit der Flüsse und die Ausführung der Gesetze über den Schifffahrtsbetrieb zu sichern, ausgerüstet, andererseits aber auch die Selbstständigkeit der Einzelstaaten nicht weiter, als es die Zwecke der Gesammtheit erfordern, beschränkt werde. Zu diesem Behufe schien es vor Allem nöthig, den Umfang, den Inhalt und die Modalitäten der Einwirkung des Reiches möglichst genau festzustellen, und die Gebiete, in welchen die Thätigkeit der Einzelstaaten auch in Beziehung auf die Flüsse sich ungehindert entwickeln kann, soweit irgend thunlich, auszuscheiden.

Eine solche genaue Begränzung erscheint um so unerlässlicher, als der §. 24 der Reichsverfassung der Reichsgewalt die Oberaufsicht über die mehre Staaten berührenden Flüsse und über den Schifffahrtsbetrieb und die Flösserei auf denselben geradezu überträgt, hinsichtlich der privativen Flüsse aber das Verhältniss weniger bestimmt festsetzt. Es heisst in demselben Paragraphen ferner, dass die Reichsgewalt das Recht der Gesetzgebung über die in ihrem schiffbaren Laufe mehre Staaten berührenden Flüsse, sowie über den Schifffahrtsbetrieb und die Flösserei habe, dieselbe aber bei den

übrigen Wasserstrassen nur allgemeine Bestimmungen über den Schifffahrtsbetrieb und die Flösserei treffen dürfe.

Aus diesen Bestimmungen der Reichsverfassung erhellt die Nothwendigkeit einer sorgfältigen Sonderung der Einwirkung der Reichsgewalt nach Maassgabe der Art der Flüsse, um welche es sich handelt.

Zunächst kam es darauf an, zu ermitteln, welcher Theil eines Flusses als schiffbar zu betrachten ist, um die Reichsverfassung auf ihn anzuwenden, und welcher Theil es nicht ist, weil über den Punkt, wo diese Gränze eintritt, Streitigkeiten entstehen können. Der §. 48 gibt das hier zu beobachtende Verfahren an.

Da es im Interesse des allgemeinen Verkehrs nothwendig erschien, gleich jetzt von der Erlaubniss des §. 24 der Verfassung Gebrauch zu machen und allgemeine Bestimmungen über den Schifffahrtsbetrieb und die Flösserei auf allen deutschen Wasserstrassen zu treffen, so ist demgemäss in dem vorliegenden Gesetze verfahren worden. Die Verfassung unterlässt es aber, den Grad der Einwirkung der Reichsgewalt auf die nicht mehre Staaten berührenden Wasserstrassen näher zu bestimmen, was daher im Gesetzesentwurf durch den §. 49 geschehen ist. Die Verfassung lässt auch unausgesprochen, auf welche Weise die Reichsregierung sich vergewissern kann, dass die „allgemeinen Bestimmungen“ ausgeführt seien und die Schiffbarkeit der Flüsse erhalten werde. Es liegt aber in der Natur der Sache, dass, wenn der Reichsgewalt die Befugniss beigelegt ist, „allgemeine Bestimmungen zu treffen“ und „die Einzelstaaten zur Erhaltung der Schiffbarkeit ihrer Wasserstrassen anzuhalten“, derselben auch die Befugniss beizulegen ist, sich darüber zu vergewissern, dass ihren Anordnungen Folge geleistet werde. Der §. 49 stellt hierüber das Nähere fest.

Es hat sich ferner ergeben, dass die mehre deutsche Staatsgebiete berührenden Flüsse nicht sämmtlich auf gleiche Weise behandelt zu werden brauchen, weil viele unter ihnen kein allgemeines Interesse für jetzt in Anspruch nehmen und kein Grund vorhanden ist, diese wesentlich anders zu behandeln als die rein privativen Flüsse, mit Ausnahme der Schlichtung von Streitigkeiten unter den Uferstaaten. Es sind daher die gemeinsamen Flüsse in zwei Classen getheilt, oder vielmehr die bedeutenderen unter ihnen ausgeschieden und über diese unter der Benennung „Reichsflüsse“ besondere Bestimmungen getroffen worden. Der §. 50 handelt hienach verfassungsgemäss von allen Flüssen, welche in ihrem schiffbaren Laufe mehre Staaten begrenzen oder durchschneiden, während §. 51 zu den Reichsflüssen übergeht, und die vollständigste Einwirkung der Reichsgewalt auf sie anwendet. Durch diese Abstufung dürfte den Ansichten des §. 24 der Reichsverfassung völlig entsprochen sein.

Den Flüssen, welche in ihrem ganzen Laufe nur Einem Staatsgebiete angehören, werden sowohl diejenigen Flüsse gleichgestellt, welche aus dem Auslande kommend, oder dahin gehend, in Deutschland nur ein Gebiet berühren, als jene, welche, obwohl mehre deutsche Staaten begrenzend oder

durchschneidend, in ihrem schiffbaren Laufe nur einem einzigen derselben angehören. Denn bei dergleichen, nur einen deutschen Staat in schiffbarem Zustande durchströmenden Flüssen ist nur das Interesse dieses einen Staates vorherrschend, und daher wird dieser für einen solchen Fluss gleiche Sorge, wie für einen ihm ausschliesslich angehörigen, tragen.

Bei den in ihrem schiffbaren Laufe mehren Gebieten gemeinsamen Flüssen muss die Oberaufsicht weiter gehen, als bei den privativen, nicht nur deshalb, weil unter den verschiedenen Staaten häufig Streitigkeiten sowohl über die Art der Benutzung des Flusses, als über die zweckmässige Ausführung beschlossener Bauten vorkommen, sondern auch, weil die Rücksicht, welche bei privativen Flüssen sogar zu kostspieligen Erhaltungs- und Verbesserungsarbeiten antreibt, nämlich der augenscheinliche und ausschliessliche Vortheil für die eigenen Staatsangehörigen hier wegfällt, und die Einzelstaaten sich oft schwieriger zu Ausgaben entschliessen, die, obgleich für den Verkehr durchaus nöthig, dennoch zum grossen Theile dem Nachbarlande zu Gute kommen. Die Meinungsverschiedenheit in solchen Fällen war bisher, wenn eine Verständigung nicht zu Stande kam, von den nachtheiligsten Folgen für den Zustand der Flüsse, weil die Parteien sich auf keine höhere Instanz berufen konnten. Das nächste Erforderniss wird also sein, dass künftig die Reichsregierung in solchen Streitigkeiten vermittelnd und wo nöthig entscheidend einschreite. Dabei muss, um Ausflüchte und Weiterungen, die gewiss nicht ausbleiben würden, abzuschneiden, ihre Befugniss nicht zu sehr beengt, sondern festgesetzt werden, dass ihre Entscheidung jedenfalls vorläufig zur Ausführung gebracht werden müsse, unbeschadet freilich der späteren Beschreitung des Rechtsweges.

Dieses Maass der Oberaufsicht wird bei den meisten gemeinsamen Flüssen genügen. Denn nicht leicht wird ein Fall vorkommen, wo die Schiffbarkeit wirklich verschlechtert oder der Schifffahrtsbetrieb erschwert würde, ohne dass die Angehörigen eines der anderen Uferstaaten unter einem so nachtheiligen Zustande litten und sich darüber beschwerten und ohne dass der Staat sich seiner Angehörigen annähme. In der Regel sind die Verhältnisse ausserdem so einfach, dass eine Entscheidung nicht schwierig sein wird. Dazu kommt noch, dass die Mehrzahl der Flüsse nur auf kurzen Strecken gemeinsam, oder nur in einem geringen Theile der gemeinsamen Strecke für den Verkehr im Grossen von Bedeutung ist, so dass eine beständige Entwickelung von Thätigkeit von Seiten des Reichs z. B. auf der Salza, der Iller, der Unstrut oder der Leesum durchaus keinen zureichenden Grund haben würde.

Anders verhält es sich mit den grossen Strömen, deren gute Erhaltung für die Wohlfahrt der Gesammtheit von Wichtigkeit ist. Gerade über den Zustand dieser Wasserstrassen ist bisher am meisten geklagt worden. Jede Vernachlässigung rächt sich alsbald durch die erheblichsten Nachtheile. Damit nicht die mühsamsten Arbeiten auf der einen Strecke dadurch nutzlos gemacht werden, dass man auf anderen Strecken andere Grundsätze befolgt

ist eine reichsseitige Ueberwachung, eine Oberaufsicht über diese Bauten eine Nothwendigkeit. Und ohnehin sind die Verhältnisse durchgehends so verwickelt, dass eine genaue Kenntniss ohne fortdauernde Beachtung derselben nicht wohl möglich ist. Deshalb ist es für zweckmässig erachtet worden, diejenigen gemeinsamen Flüsse, welche für den grossen Verkehr entweder schon jetzt von Wichtigkeit sind, oder durch die Vereinigung Deutschlands und eine Verbesserung der Schiffbarkeit voraussichtlich binnen Kurzem werden dürften, einer genaueren, ununterbrochenen Aufsicht zu unterwerfen. Theils um diesen Unterschied schon durch die Benennung hervorzuheben, theils um die Bezeichnung zu erleichtern, wird vorgeschlagen, diese Flüsse als Reichsflüsse zu erklären.

Bei dieser Eintheilung ist indessen ausser der Wichtigkeit der Flüsse auch noch das Bedürfniss einer näheren Aufsicht maassgebend gewesen, und zwar in einer doppelten Beziehung, sei es, dass eine Verbesserung des bisherigen Zustandes sich als dringlich gezeigt hat, sei es, dass für die Unterhaltung künftig aus der Reichskasse namhafte Zuschüsse zu leisten sein dürften, deren Verwendung nachgewiesen werden muss. Die Havel, obwohl ein gemeinsamer und wichtiger Fluss, ist nicht aufgenommen, weil das Interesse der Provinz Brandenburg für seine Instandhaltung hinreichende Gewähr leistet, und der Rhein oberhalb Basel ist übergangen, weil er, nur die Grenze gegen das Ausland bildend, andere Rücksichten erfordert, viermal sogar aufhört, ein deutscher Fluss zu sein, und in dem grösseren Theile seines schiffbaren Laufes gar nicht einmal ein Fluss, sondern ein See ist.

Welche Handelsstrassen in Zukunft noch eine allgemeinere Wichtigkeit erhalten, welche Flüsse, in ihrer Unterhaltung vernachlässigt, einer dauernden Aufsicht von Reichswegen zu unterwerfen, welche neuen Verbindungswege zu eröffnen sein werden, lässt sich jetzt nicht voraussehen, es muss daher die Möglichkeit bleiben, zum Besten der Gesammtheit auch noch andere jetzt nicht benannte Flüsse für Reichsflüsse zu erklären. Um aber einer immerhin nicht unmöglichen Willkür vorzubeugen, wird diese Befugniss der Reichsgesetzgebung vorzubehalten sein (Art. 51). Dagegen ist die Verwendung von Mitteln aus der Reichskasse zu Gunsten der Verbesserung der Schiffbarkeit von Flüssen, welche nicht Reichsflüsse sind, weder belästigend, noch präjudicirlich, vielmehr vortheilhaft für die Einzelstaaten, und die vorübergehende, meistens bloss in der Aufsicht über die richtige Verwendung der bewilligten Bausummen bestehende Einwirkung auf diese Flüsse wird in solchen einzelnen Fällen der Reichsregierung allein, abgesehen von ihrer Verantwortlichkeit gegen das Parlament, überlassen werden können.

Die nähere Aufsicht über die Reichsflüsse äussert sich hauptsächlich in folgenden Richtungen. Die Summe, welche zur Erhaltung der Flüsse verwendet werden soll, wird nicht von der einzelnen Regierung festgesetzt, sondern von der Reichsgesetzgebung und zwar (nach dem Verlauf einer zweijährigen Uebergangsperiode) nach Maassgabe des wirklichen Bedürfnisses (Art. 52). Dieses Bedürfniss lässt die Reichsregierung an Ort und

Stelle durch besondere Beamte prüfen und feststellen (Art. 64), und demnächst untersuchen, ob die bewilligten Summen auch ihrer Bestimmung gemäss (Art. 57) richtig und dem Zweck entsprechend (Art. 67) verwendet worden sind. Der Zustand der Reichsflüsse und des Schifffahrtsbetriebes wird durch ständige Reichsbeamte überwacht (Art. 59 ff.), und obwohl die Ausführung der Bauten in der Regel den Beamten der Einzelstaaten obliegt, so hat doch die Reichsregierung es in ihrer Hand, wo es unumgänglich nöthig ist, auch die Ausführung des Baues durch von ihr zu bezeichnende Beamte besorgen zu lassen (Art. 56). Die Verwaltung verbleibt zwar den Einzelstaaten, aber es steht nicht mehr ausschliesslich in ihrem Belieben, ob, wo und wie gebaut werden soll, sondern diese Verhältnisse werden von Reichsbeamten mit den Beamten der Einzelstaaten berathen (Art. 64) und die zweckmässige und richtige Verwendung der von der Reichsgesetzgebung bestimmten Summen überwacht (Art. 67).

In demselben Umfange wird die Oberaufsicht bei allen Bauten und Anlagen auf Kosten des Reichs, welche die Reichsgewalt auf allen gemeinsamen Wasserstrassen ausführen zu lassen befugt ist (Art. 53), gehandhabt (Art. 56). In der Regel wird bei solchen Entwürfen eine sorgfältigere Erörterung aller Verhältnisse nöthig, und da die Ausführung meistens nicht dringlich sein dürfte, auch zulässig sein. Damit den allgemeinen, wie den örtlichen Verhältnissen Gelegenheit gegeben werde, sich geltend zu machen, findet auch hier eine Berathung mit den Localbeamten Statt, denen von dem Reichsbeamten die Grundzüge des Bauplans vorgeschrieben werden und die Ausarbeitung desselben übertragen wird (Art. 66).

Der wesentliche Inhalt der Bestimmungen über die Oberaufsicht lässt sich in Kurzem dahin zusammenfassen, dass, abgesehen von den Ausnahmefällen, auf den privativen Flüssen die Selbstbestimmung der Einzelstaaten vorherrscht, auf den gemeinsamen die Entscheidung des Reichs bloss auf Anrufen eines der Uferstaaten eintritt, und auf den Reichsflüssen, wie bei Bauten auf Kosten des Reichs die Thätigkeit der Einzelstaaten von der fortdauernden Oberaufsicht des Reichs abhängig bleibt. Auf diesem Wege darf man hoffen, den Einzelstaaten das volle Maass von Selbstständigkeit, dessen sie zur Entfaltung einer gedeihlichen Thätigkeit bedürfen, erhalten, dagegen die für das Gemeinwohl nachtheiligen Wirkungen des Particularismus beseitigt und endlich auch die Anlässe zu Conflicten zwischen der Reichsgewalt und den Einzelstaaten thunlichst aus dem Wege geräumt zu haben.

Art. 51. 52. Von den einzelnen Artikeln geben zuvörderst die Artikel 51 und 52 noch zu einigen Bemerkungen Anlass. Die zu Gunsten der Schiffbarkeit der Flüsse zu verwendenden Mittel sollen, soweit es sich von der Instandhaltung der Schiffbarkeit in dem früher erörterten Sinne handelt, vom Reiche nach Bedürfniss festgesetzt und von den Einzelstaaten aufgebracht werden, insofern sie nicht in der Form einer Entschädigung für die Aufhebung der Flusszölle bleibend vom Reiche ersetzt werden. Das wirkliche Bedürfniss kann aber nur durch eine sorgfältige Untersuchung an Ort

und Stelle ermittelt werden. Diese Untersuchung erfordert längere Zeit und desshalb ist vorgeschlagen für die nächste Zukunft, bis dahin, dass die wirklich erforderlichen Beträge bekannt sein werden, die während der Jahre 1843 bis 1847 durchschnittlich verwendeten Ausgaben als maassgebend anzunehmen. Die erwähnten Jahre sind am zutreffendsten, weil seit 1842 den Flusscorrectionen mehr Sorgfalt gewidmet worden, und für 1848 die Rechnungen noch nicht abgeschlossen sind. Bei einigen Flüssen ist der erste Grund aber nicht ganz richtig, z. B. bei dem Main, auf dessen unterer Strecke erst seit einem Jahre mehr geschehen ist, und da in dieser Beziehung unter den betheiligten Uferstaaten ein besonderer Staatsvertrag besteht, so werden die aus demselben resultirenden Mehrleistungen dem Durchschnittsbetrage hinzuzufügen sein. Aehnlich verhält es sich auf der Lahn, wo der Vertrag vom 16. October 1844 noch nicht vollständig zur Ausführung gediehen ist. In einem anderen Verhältnisse steht die Mosel, an der in den letzten Jahren bei weitem mehr gebaut worden ist, als künftig voraussichtlich nöthig sein wird, jedoch ist das Bedürfniss nicht so genau in Zahlen bekannt, dass sich zutreffende Bestimmungen schon hier beantragen liessen. Die genaueren Ermittelungen sollen für alle Reichsströme innerhalb spätestens zweier Jahre beendet sein und dann von 5 zu 5 Jahren ein Voranschlag gemacht werden. Die fünfjährige Periode ist gewählt, weil der Fall vorkommt, dass in einzelnen nassen Jahren gar nicht gebaut werden kann, und deshalb eine Möglichkeit bleiben muss, die für solche ungünstige Zeiten angewiesenen Bausummen im folgenden Jahre verwenden zu können, und weil manchmal auf einzelne bedeutende Arbeiten mehr verwendet werden muss, als eigentlich gerade für das laufende Jahr ausgeworfen ist. Was unter der Erhaltung der Schiffbarkeit für Flussfahrzeuge zu verstehen sei, ist zu Art. 19 bereits erwähnt.

Art. 53. Dieses Gesetz beabsichtigt, wo es von der Verbesserung der Ströme handelt, nur, in Ausführung des Art. 24 der Verfassung, über die intensive Verbesserung Bestimmungen zu treffen; hinsichtlich der räumlichen Erweiterung der Schiffbarkeit ist schon im Art. 32 der Verfassung das Erforderliche vorgesehen.

Die Ausgaben für Instandhaltung, für Verbesserung der Schiffbarkeit lassen sich nicht immer ganz streng auseinanderhalten. In der Regel sind zwar die Erhaltungsbauten nichts anderes als Verbesserungen des augenblicklich ungünstig gewordenen Zustandes einzelner Stellen, jedoch werden derartige gewöhnliche Verbesserungen mit Recht unter den Erhaltungsarbeiten einbegriffen, weil man nicht den augenblicklichen, sondern den regelmässigen Zustand zu Grunde legt. Grössere Anlagen für die qualitative Erweiterung der Schiffbarkeit der Flüsse können aber den Einzelstaaten nicht mehr zugemuthet werden, und dies ist der Sinn des Art. 53, wenn derselbe bestimmt, dass die Kosten ausserordentlicher Bauten und Anlagen vom Reiche übernommen werden. Wenn dagegen die Einzelstaaten in ihrem eigenen Interesse mehr bauen wollen, als das Bedürfniss erfordert, so bleibt ihnen

dies nach Art. 52, demgemäss von der Reichsgesetzgebung nur bestimmt wird, welche Beträge sie mindestens, nicht aber, welche sie höchstens zu verwenden haben, unverwehrt, jedoch darf dies an den der näheren Oberaufsicht des Reichs unterworfenen Reichsflüssen nur mit Genehmigung der Reichsregierung geschehen (Art. 55). In den meisten Fällen wird sich das Verhältniss so gestalten, dass die für das Gesammtwohl zweckmässigen Bauten auch für den Einzelstaat, in dessen Flussstrecke sie gerade ausgeführt werden, nützlich sind, und umgekehrt. Es wird sich dann wohl über die beiderseitigen Vortheile und ebenso auch über die beiderseits zu leistenden Beiträge ein Verständniss herbeiführen lassen, und aus diesem Grunde sind die Bestimmungen, welche in dem §. 32 der Verfassung hinsichtlich der Kosten, die eine Erweiterung der Schiffbarkeit verursacht, enthalten sind, hier auch für die Verbesserung angenommen.

Die Billigkeit dieser Vorschläge ist unläugbar. Die Unterhaltung wird keinem Uferstaate, der bisher nur einigermaassen seine Schuldigkeit gethan hat, bedeutende Mehrlasten auflegen. Am meisten zurückgeblieben sind einige derjenigen Staaten, welche die höchsten Zollerträgnisse bezogen haben; für diese werden die durch die Versäumniss veranlassten grösseren Kosten auf den reinen Zollertrag in Anrechnung gebracht werden. Diejenigen Staaten aber, welche auf den Reichsflüssen keine bedeutenden Ueberschüsse genossen, haben, mit geringer Ausnahme, schon bisher, gerade weil ihnen an der Begünstigung der Schifffahrt viel gelegen war, beträchtliche Baukosten verwendet, so dass sie nicht schlechter gestellt werden, als früher. Die Kosten eines bedeutenden Neubaues könnten jedoch, namentlich einem kleinen Staate, in dessen Gebiet sich zufällig ein grosses Hinderniss vorfände, von dessen Fortschaffung er vielleicht gar nicht einmal einen erheblichen Nutzen zöge, unerschwinglich werden und schon desswegen ist es billig, dass das Reich sie übernehme.

Art. 54. Das Reich kann sich mit einer besonderen Verwaltung behufs der Ausführung der Neubauten nicht befassen, und die Beibehaltung der durch dieselben gewonnenen Vorlandungen, die Bepflanzung, Beaufsichtigung und Nutzung derselben, die selbst dem Einzelstaate oftmals schwierig genug wird, würde dem Reiche nur Kosten verursachen. Die Uferstaaten und die Uferbesitzer müssen dulden, dass das Reich an den Flüssen bauen lässt und sie müssen später die Unterhaltung übernehmen, deren Kosten mit der Zahl der Uferbauwerke wachsen. Als Entgelt gebührt daher auch dem Staat oder den Anliegern der Besitz der Alluvionen, wobei sich dieses Gesetz aller Einmischung in die einschlägigen Bestimmungen der Landesgesetzgebung enthält.

Art. 58. Nicht allein der bauliche Zustand, sondern auch der Schifffahrtsbetrieb soll auf den Reichsflüssen der Gesetzgebung des Reiches und einer näheren und ununterbrochenen Beaufsichtigung der Reichsregierung unterworfen sein. Es ist deshalb hinsichtlich dieser Flüsse durch den Art. 58 der Reichsregierung ausschliesslich das Recht zum Erlass von Schifffahrts-

ordnungen und Schifffahrtspolizei-Reglements vorbehalten worden. Eine solche Bestimmung ist unerlässlich, wenn einerseits jeder grössere Fluss als ein zusammengehöriges Ganze gedacht wird, für dessen gemeinsamen Verkehr nicht die widersprechendsten Vorschriften gültig sein oder möglicherweise werden dürfen, und wenn andererseits dafür gesorgt werden soll, dass auch in dieser Beziehung eine steigende Annäherung und Uebereinstimmung unter den in immer engere Handelsverbindungen tretenden Theilen Deutschlands herbeigeführt werde. Mit dem Erlass ganz neuer Vorschriften hat es übrigens, sobald die Grundsätze dieses Gesetzes überall zur Anwendung gekommen sein werden, keine übermässige Eile, da die Verhältnisse meistens so geordnet sind, dass zu einer gründlichen Prüfung durch die Reichsbeamten Zeit bleibt.

Abtheilung II. Zur Ausübung der verschiedenen Arten der Wirksamkeit, welche der Reichsregierung durch dieses Gesetz zugetheilt ist, bedarf dieselbe technisch gebildeter Organe, denen hinsichtlich der Schiffbarkeit der Flüsse vorzüglich die Prüfung des Bedürfnisses und der Dringlichkeit der beantragten Bauten in Beziehung auf das Schifffahrtsinteresse, der Zweckmässigkeit der Baupläne, der Kostenanschläge, die Controle über die Bauten während der Ausführung und über die richtige Verwendung der für dieselben bestimmten Summen, sowie die Untersuchung bei vorkommenden Streitigkeiten, und endlich hinsichtlich des Schifffahrtsbetriebes die Ueberwachung der Befolgung betreffender Reichsgesetze und die Veranlassung der Beseitigung gerechter Beschwerden obliegen würde. Die hauptsächlichste Rücksicht muss dabei die Vermeidung alles unnöthigen Behörden- und Beamten-Apparates sein, durch welchen der Geschäftsgang verzögert, eine schädliche Vielgeschäftigkeit hervorgerufen und unnütze Kosten veranlasst werden. Die ganze Einrichtung muss dem Zweck entsprechend, aber einfach sein.

Art. 59. Zur Ausübung der ganzen, der Reichsregierung zustehenden Oberaufsicht über die Wasserstrassen eines bestimmten Kreises werden Reichsbaumeister und zur besonderen Aufsicht über die Schifffahrt Reichsschifffahrtsaufseher in Vorschlag gebracht. Die Reichsbaumeister sollen nicht Büreaubeamte im gewöhnlichen Sinne des Wortes sein, welche die baulichen Angelegenheiten von ihrer Geschäftsstube aus entscheiden. Es ist dabei an Männer gedacht worden, welche durch genaue Sach- und Local-Kenntniss, wie durch wissenschaftliche Ausbildung im Stande seien, sich das volle Vertrauen der Localbeamten zu erwerben, und vorzugsweise berathend und belehrend auf dieselben einzuwirken. Die Baubeamten der einzelnen Staaten sind ihnen nicht untergeordnet, aber insoweit es für die Förderung gemeinsamer Zwecke nöthig ist, werden die grössere Einsicht und Erfahrung der Reichsbaubeamten vorwiegen und ihre Anordnungen maassgebend sein. Die Bearbeitung der Entwürfe und die Ausführung der Bauten liegt ihnen nicht ob, sie sollen vielmehr in der Regel nur die ersteren prüfen, die letzteren controliren. Das Erste geschieht durchgängig an Ort und Stelle bei den

jährlich mindestens einmal vorzunehmenden Strombefahrungen; behufs der Controle sind die Baustellen häufig zu besichtigen. Wenn der Reichsbaubeamte bei der Ausführung Ungehörigkeiten bemerkt, so soll er nicht selbst eingreifen, sondern den betreffenden Baubeamten in Kenntniss setzen und sich mit diesem auch dann berathen, wenn unvorhergesehene Ereignisse eine Abänderung des Bauplans nöthig machen. Der Reichsbaubeamte soll der Vermittler der widerstreitenden und der Hüter der gemeinsamen Interessen sein, er wird dann nicht etwa eine hemmende Zwischeninstanz mehr bilden, sondern im Gegentheil die Behörden der Einzelstaaten im Geschäftsgang erleichtern, über das wahre Bedürfniss aufklären.

Das Institut der Schifffahrtsaufseher ist zuerst am Rheine eingeführt worden und hat sich dort in mancher Beziehung sehr bewährt. Es ist daher in die vorliegenden Vorschläge übergegangen, weil die Thätigkeit der Reichsbaumeister zu sehr in Anspruch genommen würde, wenn dieselben alle Beschwerden der Schiffer über den Zustand des Fahrwassers, der Leinpfade oder sonstige Hemmnisse zu untersuchen gehalten sein sollten. Die Reichsschifffahrtsaufseher sollen in Beziehung auf den Flussschifffahrtsbetrieb das Organ sein, durch welches das betreffende Reichsministerium sowohl die Bedürfnisse des Schiffergewerbes zu seiner Kenntniss bringen, als auf dasselbe beaufsichtigend und fördernd einwirken kann, hinsichtlich der Aufsicht über den baulichen Zustand der zum Schifffahrtsbetrieb erforderlichen Anlagen aber werden sie den Reichsbaumeistern untergeordnet sein. Sie sollen hauptsächlich dadurch wirken, dass sie von vorhandenen Mängeln und Missbräuchen baldige Kenntniss erhalten, auf dieselben aufmerksam machen und zu ihrer Beseitigung rathend mitwirken. Ihr Bestreben muss dahin gehen, das Zutrauen sowohl der Gewerbtreibenden, als der Behörden zu gewinnen, indem sie zur Anerkennung bringen, dass ihr Beruf ist, für die Sicherheit, für das Gedeihen und für die Verbesserung der Schifffahrt zu sorgen und dass sie diesen Beruf gewissenhaft und wohlwollend zu erfüllen trachten. Es wird zweckmässig sein, als Schifffahrtsaufseher vorzugsweise solche Männer anzustellen, die mit dem Baufache oder mit der Schifffahrt vertraut sind, und ihre Bezirke so zu bemessen, dass sie dieselben häufig bereisen und ihre Untersuchungen an Ort und Stelle vornehmen können.

Art. 62. Unter den Hülfsarbeitern hat man sich nicht eine grosse Anzahl von Unterbeamten gedacht, sondern einen im Baufach und namentlich im Wasserbau genügend ausgebildeten Bauführer, der bei der Prüfung von Anschlägen, Aufstellung von Entwürfen, Anfertigung von Zusammenstellungen und Zeichnungen u. s. w. beschäftigt wäre, und einen Schreiber.

Art. 64. Die Dienstanweisungen für die Reichsbaumeister und für die Reichsschifffahrtsaufseher sind ausgearbeitet, sie enthalten eine ausführliche Zusammenstellung der im Gesetzentwurfe aufgestellten, in diesen Motiven näher erörterten Grundsätze und Verwaltungsvorschriften.

Art. 69. Die Zahl der Reichsschifffahrtsaufseher wird sich nach dem Bedürfnisse richten und ist daher für jetzt nicht genau anzugeben.

Die übrigen Bestimmungen über den Geschäftskreis der Reichsbeamten sind in dem Maasse Folgerungen aus den oben entwickelten Grundsätzen, dass sie einer Erläuterung nicht zu bedürfen scheinen.

Abschnitt IV.

Die beiden ersten Artikel des letzten Abschnittes enthalten einige allgemeine formelle Bestimmungen, die es möglich machen, im Gesetze kürzer und präciser zu reden.

Der Zusatz, dass das Gesetz auf Holzflösse nur insoweit anwendbar sei, als deren Fahrt gestattet ist, soll verhindern, dass die Flösse nicht auch ihre Zulassung auf Canäle, falls sie deren Erhaltung schädlich sein würden, verlangen können.

Art. 78. Der Art. 78 verweist auf das Reichsgesetz welches nach §. 20 der Reichsverfassung zu erlassen ist.

Art. 79. Der Zweck dieses Gesetzes ist nicht eine völlige Umgestaltung des gesammten Flussschifffahrtswesens, sondern eine Verbesserung des jetzigen Zustandes; es lässt deshalb alle darauf bezüglichen Vorschriften, insoweit sie ihm nicht widersprechen, fortbestehen. Alle entgegenstehenden Bestimmungen und Einrichtungen sind dagegen aufgehoben und unter den letztern insbesondere die Commissionen, durch welche die Uferstaaten bisher die Aufsicht und die Fürsorge in Beziehung auf die Instandhaltung und Verbesserung der Schiffbarkeit, der Schifffahrtsanstalten und des Schifffahrtsbetriebes ausüben liessen. Auch dem Auslande gegenüber tritt hinsichtlich dieser Verhältnisse das Reich in die Befugnisse und Verbindlichkeiten der deutschen Einzelstaaten. Die materiellen Berechtigungen, auf welche das Ausland auf den Grund bestehender Verträge Anspruch machen kann, werden ihm erhalten bleiben; bezüglich der vielleicht abweichenden Form, in welcher dies in Folge der Veränderungen der inneren Organisation, welche Deutschland sich zu geben beschlossen hat, fernerhin geschieht, steht ihm eine Einrede nicht zu. Ein solches Verhältniss zum Auslande wird namentlich auf dem Rheine in dreifacher Weise vorkommen: oberhalb Basel wird Deutschland mit der Schweiz zu verhandeln haben, auf der französisch-badischen Strecke hinsichtlich des Inhalts des vorliegenden Gesetzes an die Stelle Badens in den am 5. April 1840 von dem letzteren mit Frankreich abgeschlossenen Vertrag eintreten, und über den ganzen Lauf des Rheins unterhalb Basel mit Frankreich und den Niederlanden berathen.

Reichs-Gesetz, die Aufhebung der Flusszölle und die Ausgleichung für dieselbe betreffend.

I.

Entwurf.

Erster Abschnitt.

Aufhebung.

Art. 1. Die im §. 25 der Reichsverfassung ausgesprochene Befreiung sowohl der deutschen Schifffahrt von Flusszöllen auf deutschen Flüssen als

der Flösserei von solchen Abgaben auf den schiffbaren Strecken der deutschen Flüsse tritt gleichzeitig mit der Ausführung der in den §§. 33 bis 37 der Reichsverfassnng vorgezeichneten Zolleinigung in Kraft.

Art. 2. Unter Flusszöllen werden alle Abgaben für die Befahrung deutscher Flüsse verstanden, mögen dieselben von der Ladung (Flusszölle im engeren Sinne, Floss- und Dielenzölle, sowie auch Stadtzölle und Schlachtgelder von vorbeigeführten Gütern u. s. w.) oder von dem Fahrzeuge (Schiffsgebühr, Recognitionsgeld, Schiffszoll u. s. w.) erhoben werden.

Art. 3. Zu den nicht aufgehobenen, auf die Schifffahrt oder Flösserei Bezug habenden, Abgaben gehören ausser den Flusszöllen von der Flösserei auf nicht schiffbaren Flussstrecken und ausser den in §. 26 der Reichsverfassung benannten Hafen-, Krahn-, Waage- und Schleusen-Gebühren namentlich auch die bisher rechtmässig erhobenen Vergütungen für das Oeffnen von Mühlenschützen, für die Unterbrechung des Mühlenbetriebs, für das Oeffnen von Brücken und das Senken von Fährseilen, sowie diejenigen, welche für die Benützung von Privatgrundstücken zum Leinenzuge, wo ein öffentlicher Leinpfad noch nicht besteht, oder zum Anlanden bezahlt werden.

Bestimmungen über die Einführung neuer Vergütungen dieser Art oder über die Erhöhung der bisherigen Sätze unterliegen an den Flüssen, welche in ihrem schiffbaren Laufe mehr als ein Staatsgebiet berühren, der Genehmigung der Reichsregierung.

Art. 4. Den an den Mündungen deutscher Flüsse bestehenden Abgaben für die Seeschifffahrt und die derselben dienenden Anstalten unterliegt ein deutsches Schiff oder dessen Ladung nur dann, wenn dasselbe von der offenen See kommt oder nach der offenen See abgeht.

Art. 5. In Zweifelsfällen steht dem Reichsministerium des Handels darüber, ob eine Abgabe zu den in Art. 1 erwähnten Flusszöllen gehört oder nicht, die Entscheidung zu. Dieselbe ist vorläufig in Ausführung zu bringen, jedoch bleibt den Betheiligten der Rechtsweg offen.

Art. 6. Von ausserdeutschen Schiffen und deren Ladungen ist das Reichsministerium des Handels ermächtigt, die bisherigen Flusszölle auch ferner für Rechnung und auf Kosten des Reichs erheben zu lassen, so weit nicht Verträge mit dem Auslande entgegenstehen.

Zweiter Abschnitt.
Ausgleichung.

Art. 7. Gleichzeitig mit der Aufhebung der Flusszölle ist den Berechtigten die in dem §. 25 der Verfassung zugesagte billige Ausgleichung zu gewähren.

Art. 8. Dieselbe wird auf dem Rhein, der Mosel, der Lahn, dem Main und dem Neckar, der Donau, dem Inn und der Salza, der Elbe, der Jeetzel, der Stecknitz, der Weser, der Werra und der Ems von dem Reiche übernommen.

Art. 9. Den durch die Aufhebung der Flusszölle auf den übrigen

Flüssen entstehenden Schaden haben die Staaten, in deren Gebiete jene Zölle erhoben wurden, selbst zu tragen oder den Berechtigten zu vergüten.

Art. 10. Die Beträge der nach Maassgabe des Art. 8 vom Reiche zu gewährenden Vergütungen sind nach folgenden Grundsätzen durch das Reichsministerium des Handels zu ermitteln und von der Reichsgewalt bei der ersten Versammlung des Reichstags festzustellen.

Art. 11. Die Grundlage der Ausgleichung bildet der Reinertrag, welchen die Zölle von jedem Flusse jedem dabei betheiligten Staate nach dem Durchschnitte der fünf Jahre 1843 bis 1847 einschliesslich geliefert haben.

Insofern jedoch während jenes Zeitraums neue oder wesentlich veränderte Abgabensysteme oder Tarife eingeführt worden sind, ist der seit der Neuerung verflossene kürzere Zeitraum, soweit darüber vollständig abgeschlossene Jahresrechnungen vorgelegt werden können, der Berechnung zu Grunde zu legen.

Art. 12. Zur Feststellung des Reinertrages (Art. 11) sind von dem Rohertrage abzusetzen:

1) die Erhebungskosten;
2) die an den eigenen Zöllen des betreffenden Staates geleisteten Rückerstattungen;
3) diejenigen Abgaben, welche von den im eigenen Gebiete des zollberechtigten Staats ein- oder ausgeladenen Waaren, einschliesslich des Inhalts der Holzflösse, oder von den jenem Gebiete angehörigen Schiffen, oder
4) etwa rechtswidrig

erhoben worden sind.

Art. 13. Der so ermittelte Reinertrag (Art. 11. 12) wird durch eine demselben entsprechende Rente in folgender Weise vergütet:

Die Ausgleichungsrente ist

1) eine dauernde, bis zu der Summe, welche erforderlich ist, um
   a) die auf dem Zollrechte an demselben Flusse haftenden Renten zu zahlen und
   b) die Schiffbarkeit dieses Flusses zu erhalten, insoweit die fragliche Summe bisher aus dem Reinertrage des Zolls entnommen werden konnte;
2) eine auf Zeit beschränkte, allmählig sinkende für den nach Abzug der unter 1. a und b erwähnten Lasten etwa bleibenden reinen Ueberschuss.

Art. 14. Bei der nach Art. 13. Nr. 1 anzustellenden Berechnung sind die für die Erhaltung der Schiffbarkeit des Flusses u. s. w. zu verwendenden Kosten sowohl bei den gemeinsamen Flüssen, welche nicht zu Reichsflüssen erklärt worden sind, als auch einstweilen bei den Reichsflüssen nach den in den Jahren 1843 bis 1847 durchschnittlich bestrittenen Ausgaben abzumessen.

Sobald jedoch bei einem Reichsflusse auf den Grund des Art. 52 des deutschen Flussschifffahrtgesetzes der von dem Staate auf seine Flussstrecke zu verwendende Kostenbetrag für die nächsten fünf Jahre durch die Reichs-

gesetzgebung festgestellt ist, gilt derselbe während des nämlichen Zeitraums auch für die Ausgleichungsberechnung.

Dagegen soll für die ganze fernere Zukunft derjenige Kostenbetrag maassgebend sein, welcher auf dem so eben bezeichneten Wege für den zweiten fünfjährigen Zeitraum festgestellt wird.

Art. 15. Der Reichsregierung muss nachgewiesen werden, dass derjenige Betrag der dauernden Ausgleichungsrente, welcher auf der bleibenden Verpflichtung des Staats zur Erhaltung der Schiffbarkeit des Flusses beruht, für diesen Zweck wirklich verwendet worden ist.

Zu diesem Zwecke hat der zum Empfang der Ausgleichungs-Rente berechtigte Staat jährlich die geeigneten Vorlagen zu machen, aus welchen von 5 zu 5 Jahren eine Durchschnittsberechnung aufzustellen ist.

Ist während des betreffenden fünfjährigen Zeitraums die Ausgabe für die Erhaltung der Schiffbarkeit hinter der für dieselbe gewährten dauernden Rente zurückgeblieben, so kann dem berechtigten Staate der Unterschied an der ferneren Rentezahlung gekürzt werden.

Art. 16. Der etwaige reine Ueberschuss (Art. 13. Nr. 2) wird für jeden Fluss dem berechtigten Staate durch eine Rente vergütet, welche, jährlich um ein Zwanzigstel des ursprünglichen Betrages sich vermindernd nach 20 Jahren erlischt.

Art. 17. Die in den Art. 13. 14 und 15 enthaltenen Grundsätze finden keine Anwendung:

a) auf den Brunshäuser Zoll;
b) auf diejenigen Flusszölle oder Zollantheile, welche an den im Art. 8 genannten Flüssen von Gemeinden, Körperschaften oder Privaten erhoben werden.

Art. 18. Der Reinertrag (Art. 11. 12) des Brunshäuser Zolls wird nach Maassgabe der Kalenderjahre 1845 bis 1847 ausgemittelt und

1) insoweit als derselbe auf die Ladungen ausserdeutscher Schiffe fällt, durch eine dauernde,
2) insoweit aber, als derselbe von Ladungen deutscher Schiffe erhoben wird, durch eine nach Maassgabe des Art. 16 sich vermindernde, nach 20 Jahren erlöschende Rente vergütet.

Art. 19. Der Reinertrag der von Gemeinden, Körperschaften oder Privaten erhobenen Zölle oder Zollantheile wird durch eine dauernde Rente ausgeglichen.

Dagegen haben die vorerwähnten Berechtigten alle Verpflichtungen und Leistungen, welche ihnen bisher auf den Grund der Zollerhebungen obgelegen haben, auch ferner zu erfüllen.

Die den Gemeinden, Körperschaften oder Privatpersonen gebührenden Renten oder Ablösungscapitalien werden aus der Reichskasse dem Staate, welchem jene Zollberechtigten angehören, ausgezahlt.

Art. 20. Alle vorstehend erwähnten Ausgleichungsrenten werden für die Gesammteinnahme jedes Staates auf volle 100 Gulden in der Weise

abgerundet, dass 50 Gulden für 100, weniger als 50 Gulden gar nicht gerechnet werden.

Art. 21. Dieselben sind in vierteljährigen Beträgen aus dem Rohertrage der Zolleinkünfte vorweg zu nehmen.

Art. 22. Alle dauernden Renten können vom Reiche durch Zahlung des zwanzigfachen Betrags jederzeit abgelöst werden.

Art. 23. Neben den in diesem Gesetze erwähnten Renten erhalten die zollberechtigten Staaten für die Ruhegehalte und Wartegelder, welche den dienstlos werdenden Wasserzollbeamten nach den in den betreffenden Staaten geltenden Grundsätzen lebenslänglich oder bis zu anderweitiger Anstellung zu zahlen sind, nach Ermittelung des wirklichen Betrags. eine Rente, welche, jährlich um $1/20$ sinkend, mit dem vollendeten 20sten Jahre erlischt.

Art. 24. Ansprüche auf eine Ausgleichung oder Entschädigung für die Aufhebung von Flusszöllen müssen innerhalb zweier Jahre nach der Verkündigung dieses Gesetzes bei dem Reichsministerium des Handels angemeldet werden, widrigenfalls jene Ansprüche vollständig und für immer erlöschen.

II.

Motive.

I. Aufhebung.

Die Aufhebung der Flusszölle und dass für dieselbe eine billige Ausgleichung stattfinden solle, ist in der Reichsverfassung ausgesprochen; das nach §. 25 vorzulegende Reichsgesetz wird sich daher nur mit der Ausführung der beschlossenen Maassregel zu beschäftigen und zu bestimmen haben, wann die Aufhebung in Kraft treten solle, welche Abgaben zu den aufgehobenen gehören, und wie die Ausgleichung festgestellt werden und beschaffen sein solle.

In sachlicher Hinsicht ist zunächst zu bemerken, dass in dem Entwurfe von der Bestimmung des §. 1 der Verfassung ausgegangen ist: das deutsche Reich besteht aus dem Gebiete des bisherigen deutschen Bundes. Wenn die im §. 87 der Verfassung ausgedrückte Möglichkeit, dass die deutsch-österreichischen Lande an dem Bundesstaate eine Zeit lang nicht Theil nehmen, in Erfüllung gehen sollte, so würde dadurch zwar für die später vorzunehmende Berechnung der für die Aufhebung der Zölle zu gewährenden Ausgleichung ein sehr beträchtlicher Unterschied (Art. 10), für das vorliegende Gesetz aber keine andere Veränderung veranlasst werden, als dass zwei Flüsse, der Inn und die Salza, die in dem Entwurfe als solche, welche in ihrem schiffbaren Laufe mehr als ein deutsches Staatsgebiet berühren, behandelt worden sind, so lange Oesterreich fern steht, nur Ein zum deutschen Reiche gehöriges Gebiet durchfliessen würden.

Da der §. 25 der Verfassung eine Ausgleichung nur für die gemeinsamen Flüsse ausspricht, so würde die Folge sein, dass den aus der Aufhebung der Zölle auf dem Inn und der Salza entstehenden Nachtheil die

betreffende Einzelstaat allein zu tragen hätte. Allein ganz Deutschland, vor Allem aber die Reichsgesetzgebung, wird die Hoffnung festhalten, dass die Trennung Oesterreichs eine vorübergehende sein werde, und es würde ungerecht sein, bei einer Entschädigungsfrage einem Einzelstaat aus dem Umstande, dass Oesterreich in dem Augenblicke des Erlasses eines Gesetzes dem Reichsverbande noch nicht beigetreten ist, einen dauernden Nachtheil entstehen zu lassen. Deshalb sind der Inn und die Salza, in Beziehung auf die Ausgleichung, den gemeinsamen Flüssen gleichgestellt.

Art. 1. Die möglichste Beschleunigung der Aufhebung aller Flusszölle ist von vielen Seiten mit erheblichen Gründen befürwortet, und als ein durchgreifendes Mittel zur Beseitigung aller Ungleichheiten bei der seitherigen Erhebung, und zur Wiederbelebung des auf manchen Flussstrecken durch übermässige Belastung niedergedrückten Verkehrs dargestellt worden. So vollkommen richtig dieses ist, dürfte doch nicht zu verkennen sein, dass der mit der Flussschifffahrt in Concurrenz stehende Landverkehr unter ähnlichen Lasten leidet, namentlich unter Transitzöllen eines deutschen Staates gegen den andern und aller zusammen gegen das Ausland, und dass, wenn der Fluss- und der Landtransport nicht gleichzeitig von diesen Lasten erlöset werden, der davon zuerst Befreite den Andern in die traurigste Lage versetzen würde. Es ist daher schon die Gerechtigkeit, welche eine gleichzeitige Befreiung beider Verkehrsweisen fordert. Aber es schliessen sich noch andere Gründe der Bestimmung an, dass die Aufhebung der Flusszölle erst mit der Zolleinheit in das Leben trete.

Zunächst sind sie finanzieller Art. Woher sollen die Mittel genommen werden, um den Staaten für den Ausfall der Flusszölle Ersatz zu geben? So lange die Zolleinheit nicht verwirklicht ist, würde nur der Weg der Matricularbeiträge vorhanden sein und die Staaten jedenfalls schwer belasten, wenn gleich nicht nach demselben Maassstabe, wie den einzelnen Staaten die Flusszölle entgehen würden. Diese Belastung dürfte aber nicht eintreten, wenn die Zolleinheit zugleich zu Stande gebracht würde. Durch dieselbe wird eine grosse Strecke Grenzzollbewachung ausfallen, deren Kosten von den Zollerträgnissen gekürzt werden. Diese Erträgnisse werden durch Verminderung der Länge der Grenzen, nach Verhältniss der Zoll zahlenden Bevölkerung, annäherungsweise so viel mehr liefern, als die Ablösung der Flusszölle kostet, und daher wird, wenn die Vergütung für diese Ablösung aus den Zollerträgnissen genommen wird, kein Staat in seiner bisherigen Einnahme verkürzt werden, die Maassregel daher leicht durchzuführen sein.

Ein weiterer Grund ist derjenige, dass manchen Staaten an der Beseitigung der Flusszölle sehr gelegen ist, nicht aber an der Zolleinigung, und wiederum gibt es andere, welche die Aufhebung der Flusszölle nicht wünschen, wohl aber die Zolleinigung. Es ist daher billig und politisch, keinem das Eine ohne das Andere zu gewähren. Es gibt zwar auch Staaten in Deutschland, welche weder das Eine noch Andere wünschen möchten, diese sind aber in grosser Minderheit, und werden ihre eigentlichen Wünsche kaum

aussprechen, auch eine leidliche Beruhigung darin finden, wenn ihnen für ausfallende Flusszölle ein angemessener Ersatz gesichert wird.

Art. 2. Aus den Berathungen, welche die Reichsversammlung über den vorliegenden Gegenstand gepflogen hat, ergibt sich zur Genüge, dass die Absicht dahin gegangen ist, alle Abgaben, welche unter irgend welcher Benennung für die Befahrung der deutschen Flüsse von deutschen Schiffen oder deren Ladungen oder auf den schiffbaren Flussstrecken von der deutschen Flösserei erhoben werden, abzuschaffen, dagegen diejenigen Abgaben, welche für die Benutzung besonderer Anstalten, oder die Vergütungen, welche für besondere Dienstleistungen bezahlt werden, vorbehältlich der Oberaufsicht des Reiches, fortbestehen zu lassen. Die verschiedenen Benennungen, unter denen Schifffahrtsabgaben an unsern Flüssen erhoben werden, aufzuzählen, dürfte unnöthig sein, und überdies möchte die Aufzählung vielleicht nicht einmal vollständig werden, da sich nicht mit Sicherheit entscheiden lässt, ob nicht hier oder da noch ganz unbekannte Erhebungen stattfinden, weshalb auch noch im Art. 24 des Entwurfs für die Anmeldung derselben ein Präclusiv-Termin hat anberaumt werden müssen. Unter Flusszöllen im engeren Sinne werden die für die Befahrung des Flusses von der Waare erhobenen Abgaben, im Oesterreichischen Wassermauth etc. genannt, verstanden. Diesen stehen gleich die Stadtzölle von vorbeigeschifften Waaren, die, nachdem sie anderwärts meistens aufgehoben oder abgelöst sind, so viel bekannt, nur noch auf der Donau bei Lauingen, Dillingen, Donauwörth, Ingolstadt und Vilshofen, in letzterer als Wasserzoll nur von Getraide nach alten Tarifen erhoben werden. Schlachtgelder werden zu Eschwege, Dielenzölle durch Naturalabgaben insbesondere auf der Werra von einer grossen Anzahl von Privaten erhoben.

Unter den auf das Fahrzeug gelegten Abgaben sind die Schiffsgebühr und das gleichbedeutende Recognitionsgeld die bekanntesten. Schiffszoll wird auf der Werra und in Hamburg gefordert. Auch die Schiffszölle, welche in einigen Häfen für die Befahrung gewisser Flussstrecken erhoben werden, gehören hierher, z. B. in Hamburg der Esslinger Zoll, für die Fahrt stromaufwärts an den Vierlanden vorbei, in Lübeck die Schiffszölle oder Lastgelder von Schiffen, welche die Stecknitz oder die Trave befahren; die Boden- und Zillenrechte, Zillenaufschläge auf der Donau und Salza; die Wasserwegegelder und Geleitzölle auf der Rheinstrecke oberhalb Basel; das Stromgeld auf dem Pregel und die Schiffsgefässgelder auf der Swine, Divenow und Peene, insoweit sie Flussschiffe belasten.

Art. 3. Die Unterscheidung, welche der §. 25 der Verfassung zwischen der Flösserei auf schiffbaren und jener auf nicht schiffbaren Flussstrecken trifft, macht eine positive Bestimmung nöthig, welche Strecken als schiffbar und welche als nicht schiffbar zu betrachten sind. In dieser Beziehung ist das Erforderliche in dem Entwurfe zu einem deutschen Flussschifffahrtsgesetze vorgesehen, dessen Art. 48 die Entscheidung, nach vorgängigem Benehmen mit den Einzelstaaten, der Reichsregierung überträgt.

Der Art. 26 der Verfassung führt von den nicht aufgehobenen Gebühren nur einige beispielsweise auf, wie durch die hinzugesetzten Worte, „und dergleichen“ hinreichend angedeutet wird. Die Auslegung dieser Worte kann nach der schon hervorgehobenen Absicht, solche Abgaben nicht aufzuheben, welche für den Gebrauch von Anstalten oder Arbeitskräften entrichtet werden, deren Einrichtung, Unterhalt oder Anwendung besondere Kosten verursachen, im Allgemeinen nicht zweifelhaft sein.

Zu den Gebühren dieser Art gehören auf den schiffbaren Flussstrecken vorzugsweise die Brückendurchlassgelder. Die stehenden Brücken sind schon an sich für die Schifffahrt ein bedeutendes Hinderniss und es fällt der letztern doppelt beschwerlich, dass sie für die Oeffnung des lästigen und oft gefährlichen Schlagbaumes auch noch bezahlen soll. Deshalb sind gerade gegen diese Gebühr sehr lebhafte Klagen laut geworden. Die Reichsregierung wird nun bei diesen, wie bei den übrigen noch zulässigen Gebühren ihr Augenmerk darauf zu richten haben, dass die Schiffer nicht durch neue oder erhöhte Sätze belästigt werden, und zu dem Behufe sind nicht allein die beiden Bestimmungen am Schlusse des Artikels, dass ohne Genehmigung der Reichsregierung weder neue Abgaben eingeführt, noch die bestehenden erhöhet werden dürfen, vorgeschlagen, sondern es wird auch der Art. 3 des deutschen Flussschifffahrtsgesetzes, demzufolge sowohl die Hafen-, Krahn-, Waage-, Lager-, Schleusen- und Kanal-, als auch die Brückenöffnungs-Gebühren an den gemeinsamen Flüssen die zum Unterhalt der erwähnten Anlagen erforderlichen Kosten nicht übersteigen dürfen, der Schifffahrt Erleichterung verschaffen.

Abgaben für das Senken der Seile der Fähren beim Vorbeifahren von Schiffen kommen hauptsächlich in Thüringen vor; sie stehen in dem nämlichen Verhältnisse, wie die Brückenöffnungsgebühren und ihr Betrag ist unbedeutend. Vergütungen für das Oeffnen von Mühlenschützen und für die Unterbrechung des Mühlenbetriebs, sowie für Beschädigungen beim Anlanden finden sich insbesondere auf der Saale und auf der Werra. Auf der Berkel kommt es sogar vor, dass die Fahrzeuge auf einer Wiese ausgerüstet und beladen werden. Die Schiffer sprechen dann mit dem Besitzer der benachbarten Mühle, der das Wasser so lange stauet, bis die Fahrzeuge flott werden und nachher das Wehr öffnet, worauf die Schiffe mit dem Stauwasser hindurchtreiben. Derartige Vergütungen sind nicht der Gegenstand dieses Gesetzes; die Landesgesetzgebung mag dafür gewisse Normen vorschreiben, oder die Betheiligten mögen sich untereinander verständigen. Aehnlich verhält es sich mit den Entschädigungen für die Benutzung von Privateigenthum zum Leinenzuge. Der Staat wird zwar künftig überall für Leinpfade zu sorgen haben, aber hin und wieder bestehen sie noch nicht oder die bestehenden sind bei Hochwasser überschwemmt; in solchen Fällen werden sich die Schiffer mit den Eigenthümern, deren Grund sie benutzen, abzufinden haben. Wie es sich mit der Wasserpferdemauth und mit den von den

Zugpferden erhobenen Wegegeldern auf einigen Strecken der Donau verhalte, liegt noch nicht genügend vor.

Art. 4. Dieser Art. beabsichtigt, der Flussschifffahrt die Freiheit von Schifffahrtsabgaben auch in den Mündungen der Ströme zu sichern. Der ganze schiffbare Lauf der deutschen Flüsse bis ins Meer ist für diejenige Schifffahrt, welche sich auf die Befahrung der Flüsse beschränkt, frei, also auch derjenige Theil, der sich blos in den Mündungen bewegt, z. B. die Leichterkähne der Seeschiffe. Dagegen können die Seeschifffahrtsabgaben von denjenigen Flussschiffen erhoben werden, welche von der offenen See kommen oder dorthin gehen, z. B. von den Rhein-Seeschiffen, oder von den Wattenfahrern der Nordsee, jedoch auch von diesen nur auf ihrem Wege von oder nach der See. Hafengelder, wo sie bestehen, müssen Flussschiffe in den Seehäfen ebenso gut entrichten, wie auf den oberen Flussstrecken, denn diese Gebühren gehören nicht zu den Abgaben für die Befahrung der Flüsse.

Art. 6 wird, da auf den aus Polen kommenden Flüssen der nach dem Vertrage vom 3. Mai 1815 zulässige Zoll in Preussen nicht zur Erhebung gekommen ist, und das Verhältniss der deutschen Länder Oesterreichs zu den übrigen noch nicht feststeht, hauptsächlich auf der Elbe, namentlich beim Brunshäuser Zoll und auf dem Rhein in Anwendung kommen. Es geht nicht an, geradezu vorzuschreiben, dass die bisherigen Abgaben von der fremden Schifffahrt forterhoben werden sollen, denn für längere oder kürzere Zeit haben beim Brunshäuser Zoll die belgische, griechische, nordamerikanische und in einigen Fällen die sardinische Flagge Anspruch auf dieselben Begünstigungen, wie die nationale, wieder andere auf die nämliche Behandlung, welche der meistbegünstigten Nation zu Theil wird, und am Niederrhein sind auf der preussischen Strecke die niederländische und die belgische Flagge der preussischen gleichgestellt. Diese Verhältnisse müssen schon um unserer eigenen Schifffahrt nach den betreffenden auswärtigen Staaten willen genau geprüft, dabei sorgfältig erwogen werden, in welche Rechte und Befugnisse der Einzelstaaten der Bundesstaat eingetreten und welche Gegenforderungen zu machen er etwa berechtigt ist. Zur Regelung dieser Verhältnisse mit auswärtigen Staaten im Wege der Unterhandlung wird einige Zeit erfordert, wobei es erspriesslich ist, dass die Befugniss vorbehalten bleibe, diese Zölle zu erheben, wo nicht Verträge ausdrücklich im Wege stehen.

Der Verfassungsentwurf gedenkt nicht der Zölle von der fremden Flösserei. Nichtsdestoweniger würde noch an dieser Stelle ihre Einschaltung im Sinne der Verfassung zulässig und vorerst auf der Strecke oberhalb Basel zutreffend sein.

II. Ausgleichung.

Der zweite Absatz des §. 25 der Verfassung bestimmt:

„Bei den mehrere Staaten durchströmenden oder begrenzenden Flüssen tritt für die Aufhebung dieser Flusszölle eine billige Ausgleichung ein."

Bei einer nähern Prüfung der einzelnen in diesem Satze enthaltenen Bestimmungen ergibt sich zuvörderst, dass eine Leistung erfolgen soll für die Aufhebung von Flusszöllen. Diejenigen Abgaben, für welche irgend eine Vergütung in Anspruch genommen wird, müssen also durch das vorliegende Gesetz aufgehoben werden, nicht aber schon früher abgeschafft sein, und da, wo hierher gehörige Abgaben nur zu einem Theile des ursprünglichen Satzes noch fortbestehen, zum andern, sei es durch Ermässigung des Tarifs, oder durch Bevorzugung gewisser Flaggen, oder aus Rücksicht auf den Herkunfts- oder Bestimmungsort oder wegen irgend einer andern Beziehung schon früher erlassen worden sind, kann der nicht mehr bestehende Theil jetzt nicht mehr in Anrechnung gebracht werden. Sodann müssen die zu liquidirenden Abgaben Flusszölle im Sinne dieses Gesetzes sein, und es ist nicht zulässig, unter dem Vorwande, dass die Flusszölle durch irgend eine andere Abgabe ersetzt oder in dieselbe verwandelt worden seien, für die letztern oder für den Betrag der Flusszölle, welcher etwa hätte erhoben werden können, eine Berücksichtigung zu verlangen. Was irgend in Betracht kommen soll, muss ein wirklicher Flusszoll sein und durch dieses Gesetz aufgehoben werden.

Eine andere Frage ist die, wie es zu halten sei hinsichtlich der Entschädigung für die Flusszölle, welche nicht aufgehoben werden, aber aus den Händen der Einzelstaaten nach Art. 6 in jene des Reiches übergehen. Von Bedeutung ist die Frage eigentlich nur bei dem Brunshäuser Zoll, von welchem unten besonders die Rede sein wird, und ausserdem von einiger Erheblichkeit auf der Strecke oberhalb Basel, wenn der Zoll auf ausländisches Holz fortbesteht. Auf dem untern Rhein wird vorerst in Rheinpreussen nichts zu erheben sein, und sobald die Zolleinigung zu Stande kommt, dürften auch die Verhältnisse zu den beiden hier in Betracht kommenden Nachbarstaaten zu einer befriedigenden Ordnung gelangen.

Diese Ausgleichung soll nicht für alle aufgehobenen Zölle geleistet werden, sondern nur für die bisher an solchen Flüssen, welche mehrere Staaten begrenzen oder durchströmen, erhobenen. Dadurch sind also die privativen Gewässer, welche nur einem einzigen Staatsgebiete angehören, ausgeschlossen, nicht aber die Zölle an gemeinsamen Flüssen, welche nur in einem einzigen Staate benutzt werden können und belastet sind. Die Fälle der letzteren Art würden indessen durch die Annahme der Bestimmungen des Art. 3, so viel bekannt, völlig schwinden.

Für die Aufhebung soll eine billige Ausgleichung eintreten. Der richtigste Maassstab einer solchen Ausgleichung wäre unstreitig der, dass jeder Staat beizutragen habe nach Maassgabe der Summen, welche seine Angehörigen bisher zu den Flusszöllen anderer Staaten zu zahlen gehabt. Allein nur auf wenigen und unbedeutenden Wasserstrassen würde sich dieses Prinzip

auf den Grund zu treffender thatsächlicher Ermittelungen durchführen lassen; rücksichtlich der Schifffahrt auf den grossen Strömen dagegen (und eigentlich sind es ja nur die Elbe und der Rhein mit seinen Seitenflüssen, welche hinsichtlich der Grösse des Zollertrages in Betracht kommen) lässt sich der wahre Antheil, zu welchem die einzelnen Staaten bei einer Vertheurung oder Preisermässigung des Schifffahrtsverkehrs betheiligt sind, nicht einmal annähernd verfolgen.

Eine solche Abrechnung würde um nichts zutreffender, wenn man sie aus dem Reiche der Möglichkeit in jenes der Wahrscheinlichkeit verlegen und die Ausgleichung auf die Bevölkerung des Flussgebietes oder des Handelsbezirks, in welchem die Zölle erhoben werden, vertheilen wollte. Denn der Verkehr richtet sich nicht nach den Wasserscheiden und die Grenzen der Handelsbezirke laufen manchmal auf zu seltsame Weise durcheinander, wie z. B. in Thüringen und in Franken, als dass dieser Weg zum Ziele führen könnte.

Man wird daher dazu gedrängt, die Ausgleichungspflicht nach dem auch der Vertheilung der Zolleinnahmen zum Grunde liegenden Maassstabe der Bevölkerung auf das ganze Reich und Zollgebiet zu vertheilen, und im Ganzen und Grossen wird dieses Verfahren mit dem Gewinne, welchen die einzelnen Staaten durch Aufhebung der Flusszölle erreichen, in ziemlich richtigem Verhältnisse stehen. Der Verkehr der einzelnen Staaten trägt zu den Flusszöllen anderer Staaten nach den verschiedensten Richtungen hin bei, ohne dass man diese genauer zu bezeichnen durchgängig im Stande wäre. Was liegt wohl ferner als zu glauben, dass der österreichische Verkehr zu den rheinpreussischen Zöllen oder eine Einfuhr aus Schlesien zu den hannöverischen bedeutend beisteuern müsse? Und doch sind im Jahre 1847 zu Passau 67,692 Ctr., die von Emmerich mit Begleitschein angekommen waren, zu Thal, und zu Kottbus 48,000 Ctr., meist von der Elbe herkommend, nach Oesterreich abgefertigt worden. In anderen Fällen liegt der Vortheil näher, wie z. B. hinsichtlich der Betheiligung Preussens und Sachsens bei der Aufhebung des Elbzolls, da jenes im J. 1847 214,974 Rthl., dieses 25,421 Rthl. blos an hannöverischen Zöllen bezahlten und Sachsen ausserdem noch in den Jahren 184$^{3}/_{7}$ durchschnittlich 30,847 fl. für anhaltische und 13,569 fl. für preussische Elbzölle zurückvergütete. Ebenso betheiligt sind die süddeutschen Staaten bei der Befreiung ihres Verkehrs von den preussischen Rheinzöllen, die ihnen sowohl wegen der Höhe des Betrages, als wegen der Zollfreiheit, deren der rheinpreussische Binnenverkehr schon seit langer Zeit geniesst, ausnehmend lästig erscheinen. Die Rückvergütungen der süddeutschen Rheinuferstaaten für preussische Rheinzölle waren im Jahre 1840 bis auf die Höhe von 241,959 fl. gestiegen; Württemberg allein opferte in den Jahren 1836 bis 1847 255,000 fl. für diese und 1846/7 15,392 fl. für badische Flusszölle, und wenn die Rückerstattung für jene, seitdem Preussen im Jahre 1842 auf das Andringen der

süddeutschen Regierungen die Mehrzahl der sonst befreiten Artikel überseeischen Ursprungs wieder belastet, sich vermindert hat, so sind dafür die Waaren, der Centner um 24 Kr. theurer geworden. Nicht über jeden Vortheil oder Nachtheil, der den Staaten aus der Bildung des Reiches erwächst, lässt sich genaue Buchführung und Ausrechnung halten. Die Aufhebung der Flusszölle ist, wie die Zolleinigung, von gleicher Bedeutung, von gleichem Vortheile für das ganze Reich und deswegen möge auch das ganze Reich zu ihrer Ermöglichung gleichmässig beitragen.

Durch die Vorschrift, dass die Ausgleichung eine billige sein solle, scheint einestheils der Anspruch auf eine vollständige Entschädignng abgewiesen, anderntheils aber doch wenigstens so viel zugesichert zu werden, dass die Lage der einzelnen Staaten gehörig berücksichtigt, nicht der eine oder der andere durch starre Folgerungen aus aufgestellten Grundsätzen übermässig gedrückt werden solle. Dazu gehört vorzugsweise, dass den Staaten die auf der Zolleinnahme ruhenden Lasten abgenommen und jede Störung ihres Staatshaushaltes thunlichst vermieden werde. Unter den Erfordernissen der Billigkeit steht aber voran die Gleichzeitigkeit des Aequivalentes mit dem Verluste der Zolleinnahme, denn es würde jener nicht entsprechen, wenn mit der Aufhebung der Zölle sogleich vorgeschritten, mit der Ausgleichung dagegen auf irgend welche Eventualitäten verwiesen werden wollte.

Bei einer Ausgleichung, welche durch das gesammte Reich vorgenommen wird, erfordert aber die Billigkeit, nicht allein die Verhältnisse auf den gemeinsamen, sondern auch jene auf den privativen Flüssen zu berücksichtigen. Für die Flusszölle auf den letztern wird eine Entschädigung nicht gewährt, weil angenommen wird, dass die Bewohner der Einzelstaaten von der Aufhebung den grössten, oder, mit unbedeutenden Ausnahmen, fast den alleinigen Vortheil haben, weshalb die betreffenden Staatskassen den Ausfall füglich allein tragen können.

Die Einzelstaaten haben in richtiger Würdigung dieser Verhältnisse schon bisher ihre privativen Flüsse meistens von den Flusszöllen befreit. Dieselbe Erwägung muss billigerweise aber auch bei den gemeinsamen Flüssen in Anwendung kommen, und deshalb diejenige Verminderung der Einnahme, welche bei der Aufhebung der Flusszölle unmittelbar dem eigenen Verkehre des zollberechtigten Staates zu Gute kommt, bei der Ausgleichung ausser Berechnung bleiben.

Dies erscheint um so mehr gerechtfertigt, als jeder Staat diesen Betrag seinen Angehörigen durch innere Besteuerung in einer andern weniger lästigen Form wieder auflegen kann.

Im *Art.* 8 sind nicht nur diejenigen gemeinsamen Flüsse weggelassen auf denen nur für die Befahrung nicht schiffbarer Strecken von der Flösserei Abgaben erhoben werden, wie z. B. die Murg, die Enz, die Sinn, die weisse Elster, sondern auch einige andere, theils wegen der Geringfügigkeit der Beträge (so werden auf der Wümme im Ganzen 7 fl. 2 kr. erhoben), theils

deshalb, weil die Abgaben ganz oder zum bei Weitem überwiegenden Theile zu den im Art. 3 erwähnten, auch ferner zulässigen gehören. So wird auf der Lippe zwar dem Namen nach ein Waarenzoll erhoben, der in der That aber ein in der neueren Zeit bedeutend ermässigtes Schleusengeld ist und diesem auch in der Form gleichgestellt werden kann, und auch die auf den schiffbaren Theilen der Saale erhobenen Schleusen- und Seilgelder geben zu einer Ausgleichung keinen Anlass. Auf der Rheinstrecke oberhalb Basel spricht Manches für die Aufhebung der Flusszölle, Manches dagegen. In der letztern Beziehung besonders der Umstand, dass die Schweiz sich bisher zu einer Regulirung der noch auf dem Art. IX. des Vertrags von 1812 beruhenden, badischer Seits durch einen Beschluss vom 23. Juni 1844 verbesserten Zölle nicht hat verstehen wollen, obwohl 1843 und 1844 die betheiligten Kantone über diesen Gegenstand mehrere Berathungen gepflogen haben und dass vielleicht der geeignete Zeitpunkt mit der neugestalteten Schweiz eine beiderseits befriedigende Vereinbarung herbeizuführen, durch das Fortbestehen der Zölle zu beschleunigen sein möchte.

Art. 11. Die Annahme der fünf Jahre 184³/₇ für die Durchschnittsberechnung gründet sich darauf, dass sie den jetzigen Verkehrsverhältnissen am nächsten stehen, ein sehr gutes Jahr (1845) und eines von geringerem Ertrage (184⁶/₇) einschliessen, dass die Rechnungen für 1848 noch nicht abgeschlossen sind, und seit 1842 die meisten Staaten auf die Schiffbarkeit der Flüsse grössere Summen verwendet haben. Für den Brunshäuser Zoll ist im Jahre 1845, für den Main im Jahre 1846 ein sehr veränderter Tarif eingeführt worden, dessen Sätze für die Berechnung des jetzt wegfallenden Einkommens maassgebend sein müssen.

Der Roh- wie der Reinertrag und die Ausgleichung werden am gerechtesten für jeden Fluss besonders berechnet. Nach der Wiener Congress-Acte und nach der Natur der Sache bildet jeder einzelne Fluss mit seinem Abgaben- und Polizei-System ein abgesondertes Rechtsgebiet, und der zufällige Umstand, dass derselbe Staat, welcher von einem Flusse reine Ueberschüsse bezieht, für die Schiffbarkeit eines andern gemeinsamen Flusses Zuschüsse geleistet hat, darf den Satz nicht umstossen, dass für keinen einzelnen Strom die Ausgleichung den bisherigen reinen Ueberschuss übersteigen kann. Der entgegengesetzte Weg würde bei der Entschädigung zu einer höchst ungleichen Behandlung der einzelnen Berechtigten führen, und es ist, wenn angenommen werden wollte, dass der Ueberschuss der Zölle auf allen Flüssen eines Staates in die Kasse des letztern geflossen sei und aus dieser die Instandhaltung aller jener Flüsse bestritten worden, nicht abzusehen, weshalb dann der Ueberschuss nicht auch für die Kosten anderer gemeinsamer oder gar privativer Flüsse, auf denen gar keine Zölle erhoben worden, in Anspruch genommen werden könnte. Von welcher Bedeutung dieser Unterschied sei, wird am deutlichsten aus zwei Beispielen hervorgehen. Preussen bezieht von den Flüssen Elbe, Weser, Ems, Rhein, Mosel und Lahn einen Reinertrag (nach Abzug blos der Hebekosten) von fl. 1,086,485.

Davon gehen ab an Renten und Kosten der Unterhaltung des Fahrwassers und der Leinpfade, einschliesslich der Verwaltungskosten . . . . fl. 1,032,458.

bleibt Gesammtüberschuss fl. 54,027,

im Einzelnen zeigt sich aber am Rheine ein reiner Ueberschuss von fl. 372,061, bei den übrigen Flüssen ein Ausfall von 318,035 fl. Werden nun alle Ausgaben zusammengeworfen und von dem Gesammtreinertrag abgezogen, so wird nach den unten entwickelten Sätzen die dauernde Rente sich auf 1,032,458 fl. und die sinkende auf 54,027 belaufen, im andern Falle aber, wenn die Ausgleichung für jeden einzelnen Fluss vorgenommen wird, zeigt sich, dass aus dem Reinertrag nur 714,423 fl. für Renten und Baulast haben bestritten werden können, so dass nur diese als dauernde und 372,061 fl. als sinkende Ausgleichung zu behandeln sein würden. In ähnlicher Weise hat Hannover nach vorläufigen Ueberschlägen auf der Elbe, Weser, Ems und Jeetzel bei einem Reinertrage von 929,530 fl. für Renten und Baukosten eine Ausgabe von 197,970, mithin einen Gesammtüberschuss von 731,560 fl., dagegen an den einzelnen Flüssen einen Ueberschuss von 792,575 fl. und (an der Weser und der Ems) einen Ausfall von 61,015 fl., so dass bei der ersten Annahme die dauernde Ausgleichung 197,970, die sinkende 731,560 fl., bei der zweiten die dauernde 136,955 und die sinkende 792,575 fl. betragen würde.

Art. 12. Die Erhebungskosten können ganz in Abzug gebracht werden; für die Beamten ist durch den Art. 23 gesorgt. Wegen der Benutzung der vorhandenen Amtsgebäude an den Stellen, wo eine Erhebung auch ferner stattfinden möchte, wird mit den Einzelstaaten zu verhandeln sein.

Die Rückerstattungen erfolgen theils für irrthümliche Erhebungen, theils zu Gunsten des inländischen Gewerbfleisses, wie z. B. in Rheinpreussen für den aus dem freien Verkehr nach dem Zollvereinsauslande ausgeführten raffinirten Zucker. Unter diesen Rückerstattungen sind nicht einbegriffen die Rückvergütungen, welche bisher einzelne Staaten zur Hebung ihres Verkehrs für in anderen deutschen Staaten erhobene Zölle gewährt haben; diese Beträge, von denen schon oben die Rede gewesen ist, werden künftig von den betreffenden Staatskassen gespart und darin ein bedeutender Theil der Ausgleichung gewonnen werden.

Die Billigkeit, die Zolleinnahme vom eigenen Verkehr ausser Rechnung zu lassen, ist bereits nachgewiesen und hier nur noch anzuführen, dass diese Maassregel in den meisten Staaten schon in Kraft besteht. In Preussen ist der ganze inländische Verkehr grundsätzlich von solchen Abgaben frei, und nur mit Widerstreben hat sich die Regierung im Jahre 1841 dazu verstanden, von den im freien Verkehr befindlichen Gütern, welche über Coblenz rheinaufwärts geführt werden, den Rheinzoll nacherheben zu lassen; auf der Elbe lassen Preussen, Sachsen und Anhalt die im eigenen und zum Theil auch die in den Nachbarländern ein- oder ausgeladenen Waaren ganz frei oder haben die Zölle sehr bedeutend ermässigt; auf der Weser befreien der

Zoll- und der Steuerverein die eigenen Ein- und Ausfuhren, und auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen gilt mit wenigen Ausnahmen die Regel, dass alle im freien Verkehr befindlichen Waaren, welche nicht zu den benannten überseeischen gehören, zollfrei sind. Mithin wird durch die Bestimmung dieses Artikels nur ein richtiger Grundsatz, der in den meisten Staaten bereits gilt, zur allgemeinen Anerkennung gebracht. Aus der schon jetzt weit verbreiteten Anwendung desselben folgt aber auch, dass durch die fernere Ausdehnung eine bedeutende Verminderung der Ausgleichungssumme nicht herbeigeführt werden wird.

Von den Ein- und Ausladungen im eigenen Lande werden Abgaben auf der Elbe fast nur noch von Mecklenburg und Lauenburg (die am Schiffsverkehr wenig betheiligt sind), von den Hansestädten (deren ganze Einnahme von der Flussschifffahrt sich auf fl. 34,619 beläuft) und von Hannover erhoben, von letzterem aber nach den bisherigen Ermittelungen im Durchschnittsjahre 1846/7 zu Stade nur 5275 Rthlr. und an den übrigen Elbämtern 3730 Rthlr. Beträchtlicher ist der Unterschied am Rheine, wo Preussen seit dem Jahre 1841 nach einem ungefähren Ueberschlage etwa 120,000 Rthlr. mehr zu erheben veranlasst; in den anderen Rheinuferstaaten ist das Ergebniss minder erheblich und noch weniger auf den übrigen Flüssen.

Art. 13. Der Umstand, dass die Recognitionsgebühr auf der Elbe i. J. 1844 als für sich bestehende Abgabe aufgehoben und zum Waarenzoll geschlagen worden ist, kann zu einer abgesonderten Berechnung desselben keinen Anlass mehr geben.

Bei einigen Zöllen kann die Rechtsbeständigkeit in Zweifel gezogen werden und man musste desshalb, wie geschehen, die Möglichkeit einer Prüfung vorbehalten.

Bei dem weiteren Verfahren hinsichtlich des Reinertrags ist festgehalten worden, die mit der Zolleinnahme verbundenen Lasten, insoweit sie bisher aus der letzteren gedeckt werden konnten, und auch ferner bestehen bleiben, auf Reichskosten zu übernehmen, für den weiteren Ueberschuss aber nicht eine vollständige Entschädigung zu leisten. Zur Erreichung dieses Zweckes boten sich vorzugsweise zwei Wege dar, eine sofortige Ablösung, oder die Bewilligung jährlicher Zahlungen. Da die Reichskasse sich gegenwärtig noch nicht in der Lage befinden dürfte, die erforderlichen Ablösungssummen sofort aufzubringen, so hat der zweite Weg gewählt werden müssen, und es ist vorgeschlagen, die stehenden Lasten durch eine dauernde, den reinen Ueberschuss durch eine sinkende Rente auszugleichen. Im Art. 22 ist die Befugniss vorbehalten, die erstere abzulösen, bei der letzteren, die ohnehin nach einer gewissen Reihe von Jahren aufhören wird, schien diess nicht erforderlich.

Unter die stehenden Lasten gehören nach den bisherigen Ermittelungen nur zwei Ausgaben, die Renten und die Kosten der Instandhaltung des Flusses. Dagegen ist es unzulässig, die Verwendungen in Anrechnung zu bringen, welche früher zu Gunsten der Flüsse Statt gefunden haben, oder die aus diesem Grunde gemachten Schulden, und ebenso die Renten, welche

auf den Flusszöllen gehaftet haben, oder wegen derselben übernommen worden, insoweit als dieselben bereits getilgt sind.

Renten werden hauptsächlich auf dem Rhein noch auf den Grund des Reichs-Deputations-Hauptrecesses gezahlt. Sie stehen mit dem Rheinzoll in durchaus keiner ursächlichen Verbindung, sondern sind ganz willkürlich auf denselben gelegt worden, aber die Eigenthümer haben sie in gutem Glauben erworben, die Einzelstaaten sie bisher in gutem Glauben auf den Grund ihrer Zolleinnahme bezahlt, und so wird nichts Anderes übrig bleiben, als dass das Reich ferner für ihre Deckung sorge. Ueber die Rechtsbeständigkeit eines nicht unbedeutenden Octroi-Renten-Betrags wird übrigens noch gestritten. Einen gerechteren Anspruch auf ein solches Verfahren haben die zur Ablösung von früher der Schifffahrt lästigen Berechtigungen bestellten Renten, welche Hannover der Stadt Emden (6783²/₃ Rthlr.), der Stadt Stade und mehreren Betheiligten (zusammen 7192 Rthlr. 5 Ggr.); Preussen (34,685 Rthlr. 20 Sgr. 1 Pf.) und Sachsen (1202 Rthlr. 14 Ngr. 9 Pf.) mehreren Berechtigten an der Elbe, Bayern der Stadt Passau (6100 fl.), Kurhessen an Lippe-Schaumburg (2605 fl.); Lauenburg für einen Grundzins (94 fl.) gewährt; auch erhält Mecklenburg-Strelitz von Mecklenburg-Schwerin aus dem Zollertrage eine Rente von 9000 Thlr. Species.

Dagegen gehören nicht hierher die Pensionen, welche die Einzelstaaten, wenn auch wegen oder bei Gelegenheit der Zollverträge übernommen oder bewilligt haben mögen. Die Einzelstaaten oder ihre Rechtsvorgänger haben den vollen Vortheil von den Diensten der Pensionäre bezogen, die Pensionen sind eine Last des ganzen Staates und es ist daher nur billig, dass die Einzelstaaten auch künftig für ihre im Dienst gealterten Beamten sorgen.

Die Bestimmungen über die Ausgleichung für die Flussbaukosten stehen in der genauesten Beziehung zu den entsprechenden Bestimmungen der Art. 51 bis 53 des deutschen Flussschifffahrtsgesetzes. Zu diesen Kosten gehören nur die Ausgaben für die Erhaltung der Schiffbarkeit der Flüsse für Flussfahrzeuge, sowie aller zur Ausübung der Flussschifffahrt erforderlichen Anlagen, aber nicht jene für den Uferschutz oder für das übrige Wasserbauwesen. Sodann ist hinsichtlich der Flüsse zu unterscheiden zwischen den Reichs- und den übrigen gemeinsamen Flüssen. Auf den letzteren wird der Baukostenbedarf nicht von der Reichsgesetzgebung festgestellt, sondern den Einzelstaaten in der Regel überlassen, wie viel sie verwenden wollen. Es ist aber billig, sie hierbei für den Betrag, den sie bisher aus den Zöllen hätten bestreiten können, schadlos zu halten, und deswegen soll derselbe ein- für allemal nach dem Durchschnitte der Jahre 184³/₇ festgesetzt werden. Dies kann um so eher ohne Gefahr geschehen, als auf diesen Flüssen nur wenig an Zöllen erhoben und noch weniger aus den letzteren verbaut worden ist.

Anders verhält es sich mit den Reichsflüssen. Hier bestimmt das Reich je nach dem Bedürfniss, wie viel jährlich verbaut werden soll; nur während der Zeit, wo das Bedürfniss noch nicht bekannt ist, soll der Durchschnitt

der oben erwähnten Jahre zum Ansatz gebraucht werden. Wenn der Reinertrag für das Bedürfniss nicht hinreicht, muss der Einzelstaat das Fehlende hinzusetzen; soweit aber der Reinertrag hinreicht, werden die Baukosten auf denselben in Anrechnung gebracht. Das Reich bezahlt zwar diesen Betrag, aber eigentlich nur aus dem Reinertrage, den es zum Vortheil aller Deutschen eingelöst hat. Je nachdem die aus dem Reinertrage zu bestreitende Baulast höher oder geringer bestimmt wird, sinkt oder steigt der verbleibende reine Ueberschuss, mithin auch die demselben entsprechende sinkende Rente. Da diese allmählig um einen bestimmten Theil abnehmen und nach einer Reihe von Jahren völlig erlöschen soll, so ist es nöthig, dass sie fixirt werde, und da sich nach einer beinahe siebenjährigen genauen Kenntniss und sorgfältigen Behandlung der Reichsflüsse wohl annehmen lässt, dass der Bedarf für Erhaltung der Schiffbarkeit zu übersehen und keinem ausserordentlichen Wechsel, wenigstens im Verlauf einer längeren Periode ausgesetzt sein wird, so ist im Art. 13 vorgeschlagen, den für die zweite fünfjährige Periode festgesetzten Bedarf für die ganze Folgezeit gelten zu lassen. Diese definitive Feststellung wird daher am 1. Januar desjenigen Jahres erfolgen, mit welchem die zweite fünfjährige Periode beginnt.

Art. 15. Dass der Reichsregierung die Befugniss vorbehalten werden muss, prüfen zu lassen, ob diese Summen auch wirklich zu Gunsten der Schiffbarkeit der Flüsse verwendet worden, versteht sich von selbst. Es ist nur nicht möglich, dass die Einzelstaaten in jedem Jahre gerade die vorschriftsmässige Durchschnittssumme ausgeben. Manchmal ist es wegen des hohen Wasserstandes ein ganzes Jahr lang nicht thunlich, etwas Ordentliches zu bauen, und ein anderes Mal lässt sich in einem Jahr mehr bauen, als sonst in dreien. Desshalb muss eine gewisse Weite vorhanden sein, die Bausummen aus einem Jahre in das andere übertragen zu können, nur nach dem Ablauf einer fünfjährigen Periode muss die vollständige Verwendung nachgewiesen werden. Und selbst dann muss noch eine Nachsicht möglich bleiben, wenn die Unterlassung gerechtfertigt oder nachgeholt werden kann, im entgegengesetzten Falle aber ist die Rente des folgenden Jahres um den für seine Bestimmung nicht verausgabten Betrag zu kürzen.

Zum Schlusse ist hier nochmals anzuführen, dass dieser Theil der Rente ein für alle Zeiten, wenn er nicht abgelöst wird, dauernder sein soll, und dabei einer Einrede zu gedenken, die sich darauf stützen möchte, dass es doch unbillig sei, wenn diejenigen Staaten, welche schon früher die Zölle an ihren Flüssen aufgehoben haben und ein derartiges Einkommen gar nicht mehr oder nur in unbedeutenden Maasse beziehen, jetzt dafur, dass sie mit dieser Erleichterung des Verkehrs nicht bis zum Jahr 1849 gewartet haben, in der Weise belohnt werden sollen, dass sie auch noch für alle Zeiten zu den Kosten der Unterhaltung der Ströme solcher Staaten, welche nicht so freigebig gewesen sind, beitragen sollen. Dagegen lässt sich einwenden, dass diejenigen Staaten, welche die Zölle aufgehoben haben, diess nicht aus Rücksicht auf andere, sondern ihres eigenen Vortheils wegen gethan und

dass sie und ihre Staatsangehörigen sich wohl dabei befunden haben, so dass, wenn man, die Fortdauer der bestehenden Zölle vorausgesetzt, in Rheinpreussen oder am bayerischen Main an die Bewohner wie an die Regierungen die Frage richten wollte, ob die Binnenzölle wiederhergestellt werden sollten oder nicht, die Antwort gar nicht zweifelhaft sein würde. Die anderen Staaten, welche die Zölle forterhoben haben, befinden sich meistens in der Lage, dass sie an dem Verkehr des Flusses, welchen sie besteuern, nur einen mässigen Antheil haben, so dass sie von dem fremden Verkehr eine Abgabe erhoben, welche sie aus Rücksicht auf ihre eigenen Staatsangehörigen nicht ohne Weiteres aufgeben durften. Dazu kommt, dass der Verlust derselben ihnen nicht, wie hinsichtlich der äusseren Vertretung oder des Kriegswesens durch den grösseren Einfluss und die stärkere Macht Deutschlands oder bei der Zolleinigung durch die Erleichterung des Verkehrs und aus der Gesammtzolleinnahme ersetzt wird, sondern nur ein reiner Verlust bleibt. Rechnet man noch hinzu, dass die Staaten, welche zur Unterhaltung der Ströme ihrer Nachbarn beizutragen haben, durch die Entlastung ihres Verkehrs, wie erwähnt, einen überwiegenden Vortheil austauschen; dass es allseitig für angemessen erachtet worden ist, bei der Aufhebung der Flusszölle wenigstens die mit den letzteren verbundenen Baulasten zu übernehmen; dass es durchaus ungerecht sein würde, zu verlangen, dass wenn dies zu Gunsten einiger Staaten geschehe, das Reich die Baukosten auf allen gemeinsamen Flüssen tragen solle, weil alsdann einige Staaten, die bisher schon um ihres Nutzens willen für die Schiffbarkeit der Flüsse aus eigenen Mitteln gesorgt haben, sogar finanziell besser gestellt werden würden, als bisher, und dass die Neugestaltung Deutschlands von Allen Opfer und Hingebung verlangt und nicht blos Vortheile für die Einen und Härten für die Anderen, so dürfte der Vorschlag des Entwurfs der Billigkeit angemessen befunden werden.

Art. 16. Dass für den reinen Ueberschuss keine volle Vergütung gewährt werde, dafür spricht mehr als ein triftiger Grund. Die Zunahme des Zolleinkommens ist überall sehr bedeutend, so dass derjenige Betrag, zu dessen Deckung die Flusszölle ursprünglich bestimmt waren oder auf welchen gerechnet wurde, bei Weitem überstiegen ist. Um nur ein Paar Beispiele anzuführen, ergab der Freudenberg-Werthheimer Zoll i. J. 180$^{2}/_{6}$ fl. 17,000, 184$^{5}/_{6}$ fl. 64,000, 1847 (nach der Tarifermässigung) etwa fl. 50,000; der Höchster i. J. 1802 fl. 20,000; 184$^{5}/_{6}$ fl. 76,189 und 184$^{6}/_{7}$ fl. 41,172; in Rheinpreussen belief sich der Ertrag der Rheinschifffahrtsabgaben vor 1838 nicht auf 300,000 Rthlr. jährlich, im Durchschnitt der Jahre 184$^{3}/_{7}$ dagegen auf 518,543 Rthlr. Aber geht man auch darüber hinweg, und betrachtet man diese Zunahme blos als eine nützliche Accrescenz, so ist doch in Anschlag zu bringen, dass jetzt fast alle Regierungen die Zweckmässigkeit einer Ermässigung der Zollsätze anerkennen, und dass namentlich auf dem Rheine schon seit mehreren Jahren über eine Herabsetzung unterhandelt wird, als

deren Maass die meisten Staaten die Hälfte vorschlugen, während nur einer blos $^1/_3$ am Bergzoll nachlassen wollte.

Auf der Elbe hat man im vorigen Jahre versuchsweise einige Waaren aus der mit dem vollen Zolle belasteten Klasse in niedrigere versetzt, mehr um bereits auf andere Handelswege vertriebene Güter wieder auf den Fluss zu bringen, als um dem Verkehr eine Erleichterung zu gewähren. Allein der volle Zollsatz auf der Elbe unterliegt einem anderen Bedenken. Schon im Pariser Frieden von 1814, Art. 5 war zugesichert, dass die Zölle auf die gleichmässigste, dem Handel aller Nationen vortheilhafteste Weise festgesetzt werden sollen, und darauf bestimmte der Art. 111 der Wiener Schlussacte, in welcher für die deutschen Flusszölle die Bestätigung, oder, wie Einige wollen, die Berechtigung ihres Bestehens zu suchen ist, hinsichtlich des Tarifs folgendes: On partira néanmoins, en dressant le tarif, du point de vue d'encourager le commerce, en facilitant la navigation, et l'octroi établi sur le Rhin pourra servir d'une norme approximative. Hier ist zwar nicht apodiktisch vorgeschrieben, dass das Rheinoctroi unbedingt zum Maasstabe dienen solle, sondern es ist nur gesagt: pourra servir, es kann dazu dienen. Aber man muss doch annehmen, dass dies als eine unter den vertragschliessenden Mächten getroffene Vereinbarung, auch eine Vorschrift für sie sein sollte. Und wenn man die Bestimmungen des Pariser Friedens und die gerade vorhergehenden Worte: d'encourager le commerce en facilitant la navigation mit in Erwägung zieht, so wird man dafür halten, dass das Octroi nicht blos als ungefährer Anhalt, sondern als die äusserste Grenze habe bezeichnet und dass der Tarif so habe eingerichtet werden sollen, dass er die Schifffahrt erleichtere, und nicht sie in höherem Grade, als beim Rheinoctroi der Fall war, belästige. Das letztere betrug für den conventionellen Rhein auf der Strecke von Strassburg bis zur niederländischen Gränze, also auf einer Stromlänge von 637,965 mêtres oder 84,70 Meilen zu 2000 Ruthen: 2 Franken; verhältnissmässig müssten daher für 96,98 Meilen: 2 Franken 29 Centimen oder 18 Sgr. 7 Pf. erhoben werden. Die zuletzt angegebene Länge ist die Entfernung zwischen Hamburg und Melnik, aber auf dieser Strecke werden nicht 18 Sgr. 7 Pf., sondern 1 Rthlr. 3 Sgr. 11 Pf. erhoben. Um der Wiener Congressacte ungefähr zu entsprechen, müsste daher der volle Normalsatz der Elbzölle um $^5/_{11}$ vermindert werden.

Dass der Verkehr auf einigen Flüssen nur dadurch auf der jetzigen Höhe erhalten worden, dass einige Staaten ihre Zölle aufgegeben und dadurch die Kassen der Nachbarn begünstigt haben, ist bekannt, obwohl nicht in der Ausdehnung richtig, wie manchmal angenommen wird. Aber desto mehr bestätigt sich, dass eine mit hohen Zöllen belastete Wasserstrasse mit einer Eisenbahn nicht concurriren kann. Am Niederrhein ist dies, obwohl die Eisenbahnverbindungen mit Antwerpen und Bremen dem Zwischen- und Speditionshandel Hollands schon einen Stoss gegeben haben, doch noch nicht sehr auffallend, weil noch keine Parallelbahnen gebauet sind; am Oberrhein aber liegt das Endergebniss schon klar vor Augen. Auch in der hannöveri-

schen Einnahme von Elbzöllen zeigt sich im Jahr 1847 eine Verminderung von etwa 10% gegen das Vorjahr, nicht etwa, weil der Verkehr auf dem Strome abgenommen hätte, vielmehr war dieser im Ganzen um 315,000, und bei der am meisten in Betracht kommenden Durchfuhr um 240,000 Ctr. gestiegen, sondern weil die Güter zum vollen Satze von 2,602,992 auf 2,037,380 Ctr. gesunken waren; während auf der Berlin-Hamburger Bahn 779,192 Ctr. in den Zollverein eingeführt wurden. Daraus mag man entnehmen, was nach dem Ausbau der Hamburg-Wittenberger-Bahn das Loos der hohen Elbzölle, und bei weiterer Ausdehnung des Eisenbahnnetzes das endliche Loos aller hohen Zölle sein wird.

Der Vorschlag in dem Gesetzentwurfe geht dahin, die Ausgleichung für den reinen Ueberschuss in einer Rente bestehen zu lassen, welche im ersten Jahre dem reinen Ueberschusse gleichkommt und in jedem folgenden Jahre um $^1/_{20}$ abnimmt. Eine solche Maassregel würde das Reich allmählig entlasten, auf die Leistungsfähigkeit der am meisten betheiligten Einzelstaaten eine billige Rücksicht nehmen, ihnen über die Schwierigkeiten der nächsten Jahre hinweghelfen und ihnen Gelegenheit verschaffen, sich zur Bestreitung der Ausgaben, welche bisher aus dem reinen Ueberschuss gedeckt worden sind, nach anderen Hülfsmitteln umzusehen. Sie hält für die nächsten 20 Jahre die Mitte zwischen den beiden äussersten Ansichten, von denen die eine gar keine Vergütung, die andere volle Entschädigung gegeben wissen will, sie gibt im zwanzigjährigen Durchschnitte die Hälfte. Nach Verlauf dieser 20 Jahre bleibt freilich für die Einzelstaaten vom reinen Ueberschusse nichts mehr übrig, sie haben aber bis dahin volle Zeit gehabt, ihren Staatshaushalt nach Maassgabe der Verhältnisse zu ordnen.

Art. 18. Der Brunshäuser Zoll befindet sich in einer Ausnahmestellung. Er wird von der Seeschifffahrt und zwar nur in der Bergfahrt erhoben, belästigt also die Flussschifffahrt gar nicht. Solche Verminderungen des Ertrags, wie sie durch die Mitbewerbung anderer Handelsstrassen den übrigen Zöllen bevorstehen, sind für ihn nicht zu besorgen, vielmehr würde sein Ertrag voraussichtlich von Jahr zu Jahr zunehmen. Auch der Tarif ist erst vor einigen Jahren auf eine den Anforderungen des Verkehrs mehr entsprechende Weise geregelt worden. Weitere Abänderungen können nach dem Separat-Artikel C. des Vertrags vom 13. April 1844 erst im Jahre 1869 verlangt werden. Hannover wird ferner nach §. 21 der Reichsverfassung künftig die Strombaulast an der Unterelbe theilweise zu tragen haben, wie es denn für die Häfen zu Brunshausen und Harburg schon gegen 1,000,000 fl. neuerdings verausgabt haben wird. Der Fall des Brunshäuser Zolls ist auch noch in anderer Beziehung ganz verschieden von den übrigen von der Flussschifffahrt erhobenen Abgaben. Bei diesen kommt die fremde Schifffahrt nur auf dem Rhein in Betracht und dort ist das Verhältniss derselben durch die Rheinschifffahrtsacte und durch andere Verträge fest geregelt. Auf anderen Reichsflüssen erscheint die fremde Flussschifffahrt gar nicht, oder nur ausnahmsweise. Der Brunshäuser Zoll aber wird von der

deutschen und von der fremden Seeschifffahrt erhoben, und da er von der letztern künftig vom Reiche soll fortbezogen werden können, so tritt in Beziehung auf diesen Theil des Zolls das Reich an die Stelle Hannovers. Daher ist es für billig erkannt worden, die Einnahme von der ausserdeutschen Schifffahrt von jener, welche die deutsche Schiffahrt liefert, zu trennen, und nur die letztere in die Categorie der sinkenden Rente für die Flusszölle zu bringen. Freilich werden durch die Befreiung der deutschen Flaggen einige andere Flaggen, die ein Recht haben, wie die nationale oder wie die meist begünstigte Flagge behandelt zu werden, ebenfalls Ansprüche auf Zollfreiheit erhalten und dadurch das Einkommen von der fremden Flagge bedeutend abnehmen, allein jene Verträge sind nur für eine bestimmte Reihe von Jahren abgeschlossen, nach deren Ablauf der Zoll wieder von allen Flaggen erhoben oder als ein Mittel zur Unterhandlung über Gegenleistungen des Auslandes zum Vortheile von ganz Deutschland benutzt werden kann. Es kann daher nicht mit demselben Rechte, wie die Zollbefreiung der deutschen Flagge, von Hannover verlangt werden, dass es auch sein Einkommen von der fremden Schifffahrt zum Opfer bringe und allein trage, weil dieser nicht auch aufgehoben wird, sondern dem Reiche verfällt, damit dieses nach seinem Ermessen damit mache, was es dem allgemeinen Interesse dienlich findet. Alle diese Gründe sprechen dafür, den Reinertrag des Brunshäuser Zolls, wie vorerwähnt, in zwei Theile zu zerlegen, in denjenigen, welcher seit der Einführung des neuen Tarifs durchschnittlich von den deutschen Flaggen, und in denjenigen, welcher von der fremden Schifffahrt erhoben worden ist; hinsichtlich des ersten gerade so zu verfahren, wie mit allen übrigen Flusszöllen und für den zweiten volle Entschädigung zu gewähren.

Art. 19. Zölle im Besitz von Privateigenthümern sind bekannt auf der Werra in Meiningen, Weimar, Preussen und Kurhessen, auf der Saale und auf der Donau. Die Privaten befinden sich in einer ganz anderen Lage, als die Staaten und ihr Recht auf volle Entschädigung (die ihnen in ähnlichen Fällen auch durch die Gesetzgebung zugestanden ist, z. B. in Preussen durch die Verordnung vom 11. Juni 1816, in Hannover durch jene vom 9. Sept. 1825 u. s. w.) bedarf wohl keiner Begründung. Da die Reichsregierung in der Regel nicht mit den einzelnen Staatsangehörigen, sondern mit den Staaten verkehrt, so werden den letzteren die den ersteren gebührenden Summen auszuzahlen sein.

Art. 21. Weil, wie ausführlicher erörtert worden, die Aufhebung der Flusszölle in der engsten Beziehung zu dem Eintreten der Zolleinheit steht, und nur durch diese die Mittel gewonnen werden können, die Ausgleichung ohne Belästigung der einzelnen Staaten zu bewirken, so ist hier ausgesprochen, dass die Ausgleichung durch die Reichsregierung aus den Zolleinkünften entnommen und in vierteljährigen Raten den empfangenden Staaten überwiesen werde. Es wird dadurch überflüssig, dass diese Renten jährlich in dem Reichsbudget erscheinen und dasselbe vergrössern.

Art. 22 ist in der Hoffnung einer günstigen Finanzlage des Reichs oder für den Fall, dass dasselbe Anleihen machen, oder Papiergeld ausgeben wollte, hinzugefügt.

Es würde wünschenswerth sein, durch genaue Zahlenangaben erläutert zu sehen, welche Wirkungen die Aufhebung und die vorgeschlagene Art der Ausgleichung auf den Haushalt des Reiches, wie der Einzelstaaten ausüben werde. Indessen ist es nicht möglich gewesen, die erforderlichen Uebersichten und Nachweise in derjenigen Vollständigkeit und Uebereinstimmung zu erlangen, wie sie sowohl zu einer Vorlage an die Reichsversammlung, als zur Anstellung einer genauen Berechnung für nöthig erachtet werden muss. Insbesondere sind für die Ausscheidung des Zolleinkommens von dem eigenen Verkehr und für die Sonderung der Kosten der Instandhaltung der Schiffbarkeit von jenen des Uferbauwesens überhaupt (Auseinandersetzungen, denen freilich besonders auf den grösseren Flüssen eine zeitraubende Durchsicht der Register und Rechnungen vorausgehen muss) die Materialien grossentheils noch nicht eingegangen. Um jedoch eine Anschauung von der Bedeutung des Gegenstandes zu geben, um den es sich handelt, wird es geeignet sein, unter sorgfältiger Benutzung der vorhandenen Angaben schon hier eine annähernde Uebersicht zusammenzustellen.

Nach den bisherigen Ermittelungen beträgt auf den schiffbaren Strecken der im Art. 8 genannten Flüsse der Gesammtbetrag aller in den Jahren 1843 bis 1847, unter den in Betreff der Durchschnittsberechnung früher erwähnten Modalitäten durchgängig erhobenen Zölle	fl. 3,920,440. 30
Von diesen werden nach Maassgabe des Art. 12 und vorbehältlich der Fürsorge für die Hebebeamten abzusetzen sein ungefähr	600,000. —
Bleiben als Reinertrag	fl. 3,320,440. 30.

Vorausgesetzt, dass der von den österreichischen Elb- und Donau-Zöllen nach Abzug der Hebekosten (11,405 fl.) verbleibende Reinertrag von fl. 156,621 durch die von den Kosten der übrigen Wasserbauten in Deutsch-Oesterreich nicht gesonderten Ausgaben für die Schiffbarkeit der Elbe und der Donau aufgewogen worden seien, wurden bisher aus dem Reinertrage bestritten:

1) an Renten	fl. 154,344. 50.
2) für die Erhaltung der Schiffbarkeit der Flüsse, vorbehältlich der Ausscheidung der nicht hierher gehörigen Uferbau- und Verwaltungskosten, und unter Hinzurechnung der besonderen Bewilligungen für den Brunshäuser Zoll (Art. 18)	1,490,515. 14
mithin beträgt die dauernde Rente auf den Grund des Art. 13, Nro. 1 und Art. 18	fl. 1,644,860. 4
Der Ertrag der Privatzölle (an der Donau und am schiffbaren Theile der Werra) ist angegeben zu . . .	7,974. 29
also beläuft sich die dauernde Rente im Ganzen auf .	fl. 1,652,834. 33

Nach Abzug derselben von dem oben angeführten Reinertrage		3,320,440. 30
ergibt sich die sinkende Rente im Betrage von . . .	fl.	1,667,605. 57

Nachrichtlich ist noch hinzuzufügen, dass nach den vorliegenden Zusammenstellungen auf dem Ertrage der Staatszölle (die Privatzölle bei Seite gelassen) bisher folgende Lasten gehaftet haben:

1) Renten	fl.	163,455. 8
2) Verwendungen für die Schiffbarkeit der Flüsse .		2,292,021. 33
im Ganzen	fl.	2,455,476. 41
so dass, da aus dem Reinertrage nur obige		1,644,860. 4
bestritten werden konnten, schon bisher	fl.	810,616. 37

aus dem übrigen Einkommen der Staatskassen haben gedeckt werden müssen.

Der Ertrag der Zölle auf den privativen und auf den im Art. 8 nicht genannten gemeinsamen Flüssen ist nicht bedeutend und der Verlust wird den betreffenden Staaten nicht beschwerlich fallen, allein in Folge der Aufhebung der Zölle an den Art. 8 bezeichneten Flüssen würden, wie gesagt, aufzubringen sein:

eine dauernde Rente von	fl.	1,652,834. 33
und eine sinkende von		1,667,605. 57

Art. 23. Den Einzelstaaten kann nicht zugemuthet werden, dass sie die Besoldungen der Beamten, welche durch die Maassregeln des Reichs dienstlos werden, allein tragen sollen. Ein Theil dieser Beamten wird bei den Erhebungen von der fremden Schifffahrt beschäftigt bleiben, ein anderer vielleicht zu sonstigen Dienstleistungen verwendet werden können; für die übrigen wird auf allgemeine Kosten zu sorgen sein. Das Reich kann aber, ohne eine Controle, die von den Einzelstaaten ohne irgend eine Belästigung geführt werden kann, zu übernehmen, nicht die Verhältnisse jedes einzelnen Beamten überwachen, und deshalb ist es besser, dieses Verhältniss den Einzelstaaten gegenüber ein- für allemal festzusetzen.

Der Art. 24 endlich soll dazu dienen, das Reich vor langjährigen Ansprüchen zu sichern; seine Verpflichtungen, wie seine Berechtigungen müssen einfach und bestimmt sein.